ANNUAL REPORT ↓

2006-2007

THE FEDERAL BRIDGE CORPORATION LIMITED
THE JACQUES CARTIER AND CHAMPLAIN BRIDGES INCORPORATED
THE SEAWAY INTERNATIONAL BRIDGE CORPORATION, LTD
THE ST. MARY'S RIVER BRIDGE COMPANY

The Federal Bridge Corporation Limited

La Société des ponts fédéraux Limitée

Canada

Printed in Canada on recycled paper

↑ The Jacques Cartier Bridge
← Close-up of the Jacques Cartier Bridge Superstructure

FSC
Mixed Sources
Product group from well-managed forests, controlled sources and recycled wood or fiber
Cert no. SW-COC-3976
www.fsc.org
© 1996 Forest Stewardship Council

ANNUAL REPORT ↓ 2006-2007

2007-05861/

TABLE OF CONTENTS

Management Perspective	4
Our Mandate	6
Our Mission	8
Our Vision	9
Our Values	9
Operational Review	10
Corporate Performance Against Objectives	19
Management Discussion And Analysis	26
Bridges And Transportation Infrastructures	32
Management And Financial Statements	36

MANAGEMENT
PERSPECTIVE →

The Federal Bridge Corporation Limited (FBCL) owns and manages some of the most important and strategic crossings in Canada. In 2006-2007, over 134 million vehicles crossed our structures, making them among the busiest in Canada. Our infrastructures play an important role within Canada's road transport network.

Throughout 2006-2007, FBCL has performed well in the fulfillment of its mandate. Key objectives have either been successfully met or are right on track to be achieved as described further in this report. Governance and management practices have been reinforced and are in line with established best practices in the private and public sectors. Major initiatives have been undertaken, including: the re-negotiation of the Canada/US agreement pertaining to the Sault Ste. Marie international crossing; negotiations with the Mohawk Council of Akwesasne for the replacement of the North Channel Bridge in Cornwall; negotiations with the Mohawk Council of Kahnawake for the deck replacement of the Honoré Mercier Bridge in Montréal, and the development of innovative approaches to sustain safe and expeditious transits on the bridges connecting the Island of Montréal to the South Shore.

Careful attention to traffic safety, crossing security, client service and protection of the environment has been a critical factor in the successful achievements of FBCL. These factors are, and will remain, the top priorities for the Corporation and its subsidiaries.

Our major capital projects for 2007-2008 include the replacement of the deck on the Honoré Mercier Bridge and the continuation and finalization of our discussions for the replacement of the North Channel Bridge in Cornwall.

The Corporation is now facing significant strategic challenges. These include compliance with new statutory requirements regarding international crossings, increased safety and security requirements, straining of the infrastructures' capacity, increasing or decreasing traffic on some bridges and their impact on revenue, and the need for improved cost recovery.

FBCL has identified a set of strategies to address the above challenges and is working in collaboration with all Stakeholders to ensure the Government of Canada is able to benefit from the management of its bridges and crossings in a manner that maximizes their value.

OUR MANDATE

The Federal Bridge Corporation Limited (FBCL) was established specifically to provide the Government of Canada with oversight and accountability for bridges under FBCL's control.

↑ The Seaway International Bridge

Our mandate places FBCL in a very unique position: among the various federal entities in charge of operating bridges in Canada, FBCL is the only Crown corporation specifically created as a parent company with a clear mandate to oversee and provide strategic direction to the asset operators under its jurisdiction, including in the areas of:

- Governance
- Risk Management
- Environmental Planning
- Safety and Security
- Financial Management
- Auditing

FBCL's Certificate of Incorporation (*Canada Business Corporations Act* September 2, 1998) outlines that:

The business of the Corporation shall be limited to the following:

a) Acquiring lands for, and constructing, maintaining and operating, alone or jointly or in conjunction with an appropriate authority in the United States, bridges connecting Canada with the United States, and, as authorized by the St Lawrence Seaway Authority Act, in connection therewith or as incidental thereto, acquiring shares or property of any bridge company and operating and managing bridges

b) Acquiring lands for, and constructing or otherwise acquiring, maintaining, managing and operating such works or other property as the Governor in Council may deem necessary, and on such terms and conditions as the Governor in Council approves

c) Acquiring or becoming the transferee of all or part of The St. Lawrence Seaway Authority property, rights or undertakings transferred by The St. Lawrence Seaway Authority in accordance with a direction of the Minister of Transport issued pursuant to section 80 of the *Canada Marine Act*

d) With the approval of the Governor in Council, leasing to any person any lands, property or water-power held in its name or in the name of The St. Lawrence Seaway Authority or held in the name of Her Majesty the Queen in right of Canada under the control of The St. Lawrence Seaway Authority or under its control

For the foregoing purposes, the Corporation has, subject to the *Financial Administration Act*, the *Canada Business Corporations Act* and these articles, as amended from time to time – the capacities and powers of a natural person.

	INFRASTRUCTURES	CORPORATION	STATUS	MANAGEMENT / OPERATIONS
→ Cornwall	Seaway International Bridge	Seaway International Bridge Corporation Ltd (SIBC) *Canada Business Corporations Act (CBCA)*	Fully-owned Subsidiary (100% of shares owned by FBCL)	SIBC (on behalf of Canadian and US owners)
→ Thousand Islands	Thousand Islands International Bridge	The Thousand Islands Bridge Authority (incorporated in New York State)	Not a Subsidiary FBCL oversees the administration of the Canadian portion of the bridge, based on a mandate given by the Government of Canada Operating agreement with TIBA	TIBA (US Corporation)

Greater Montreal Area	Jacques Cartier Bridge Champlain Bridge Champlain Bridge Ice Control Structure (Estacade) Federal portion of the Honoré Mercier Bridge Federal portion of the Bonaventure Expressway Melocheville Tunnel	The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated (JCCBI) *Canada Business Corporations Act (CBCA)*	Fully-owned Subsidiary (100% of shares owned by FBCL)	JCCBI
Cornwall	Seaway International Bridge	Seaway International Bridge Corporation Ltd (SIBC) *Canada Business Corporations Act (CBCA)*	Fully-owned Subsidiary (100% of shares owned by FBCL)	SIBC (on behalf of Canadian and US owners)
Sault Ste. Marie	Sault Ste. Marie International Bridge	St. Mary' s River Bridge Company (SMRBC) (Act of Parliament)	Partly-owned Subsidiary (91.3 % of the shares for the Canadian portion of the bridge shares owned by FBCL Remaining shares belonging to directors and City of Sault Ste. Marie)	International Bridge Authority (IBA, an administrative entity under the Michigan Department of Transportation) Joint International Bridge Authority (JIBA)
Thousand Islands	Thousand Islands International Bridge	The Thousand Islands Bridge Authority (incorporated in New York State)	Not a Subsidiary FBCL oversees the administration of the Canadian portion of the bridge, based on a mandate given by the Government of Canada Operating agreement with TIBA	TIBA (US Corporation)

→ Bonaventure Expressway
→ Cycling path on the Jacques Cartier Bridge

OUR MISSION

FBCL's mission is to provide the Government of Canada with the highest level of custodianship of the bridges under its care and control and to ensure that these structures are safe and efficient for users. FBCL fulfils its mandate through:

- The provision of strategic direction and guidance to the bridge operators under its jurisdiction on key matters such as security, safety, environment, risk management
- The development of a common accountability framework for the bridge operators under its jurisdiction
- The leveraging of competencies and expertise across its network
- The provision of strategic advice to Transport Canada and other federal government entities in respect of matters related to bridges and other key infrastructures
- Strategic interaction with key stakeholders (e.g., other levels of government in Canada, US governments and partners, communities served by the crossings, user groups, public and private bridge operators in Canada and the United States)

OUR VISION

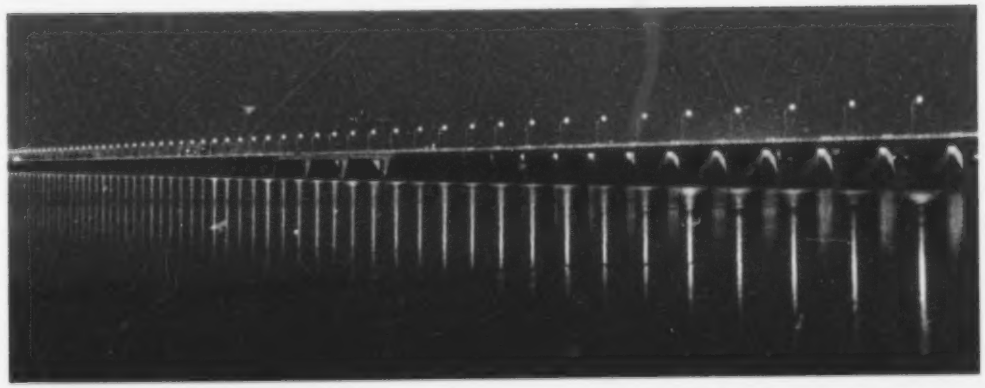
The Federal Bridge Corporation Limited (FBCL) aims at maintaining its status as a recognized and value added partner in the management, construction and operation of bridges in Canada.

FBCL will continue its effective, efficient and quality work to reinforce its contribution as an essential player among infrastructure owners in Canada.

OUR VALUES

In order to fulfill the FBCL mission, corporate management and personnel base their decisions and actions on seven principal values:

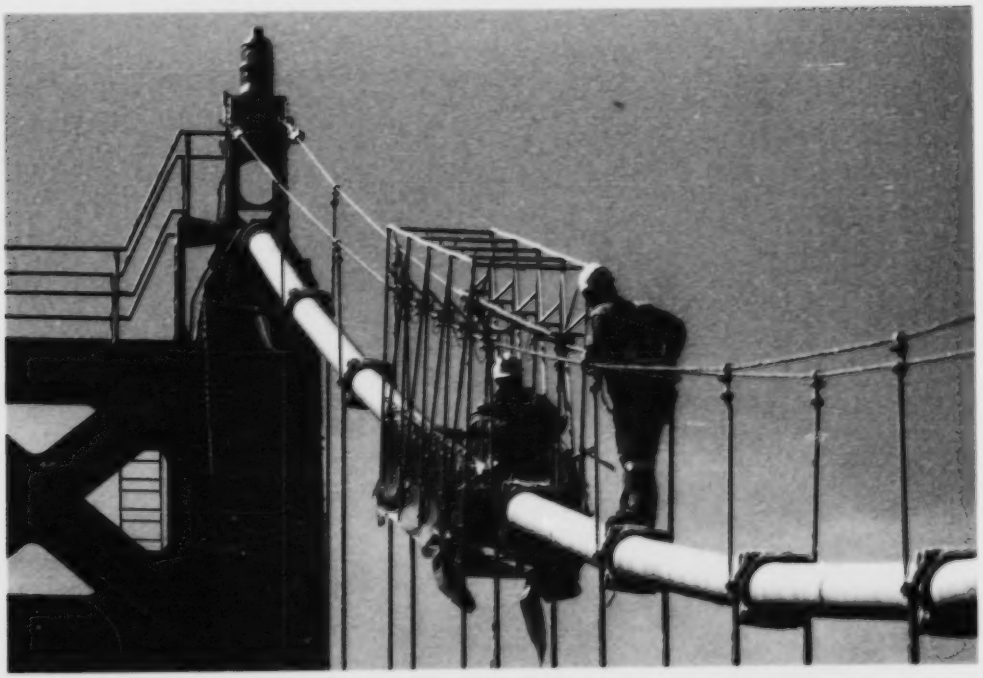
- Sound management practices
- Good planning
- Strategic alliances and communications
- Customer satisfaction through efficient and constant re-evaluation of programs
- Safety and security for customers and facilities
- Preserving the environment
- Respect and value the contributions of all stakeholders



→ Champlain Bridge Ice control Structure (estacade)

OPERATIONAL
REVIEW →

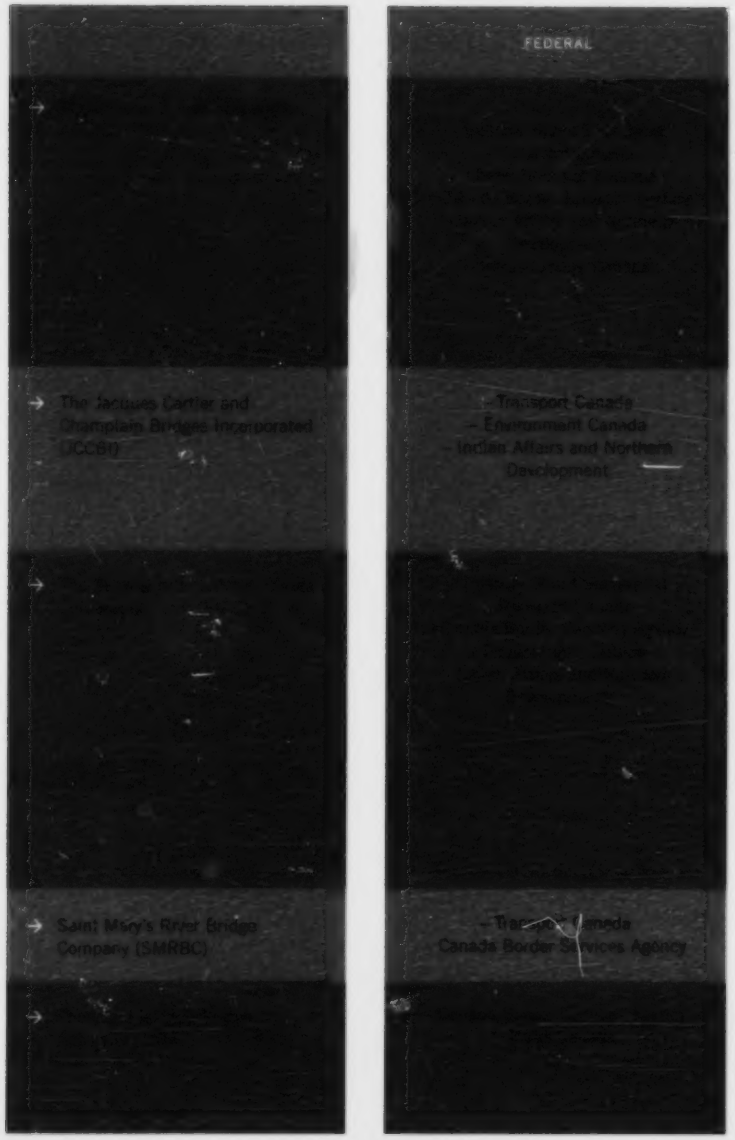
Over 134 million vehicle transits were recorded in 2006-2007 on our structures. The estimated value of the goods transiting through FBCL's assets is estimated at more than $67 billion on a yearly basis.



→ Cable painting at the Seaway International Bridge

PARTNERSHIP

FBCL and its subsidiaries have developed a solid network of partners as illustrated in this table:



HIGHLIGHTS

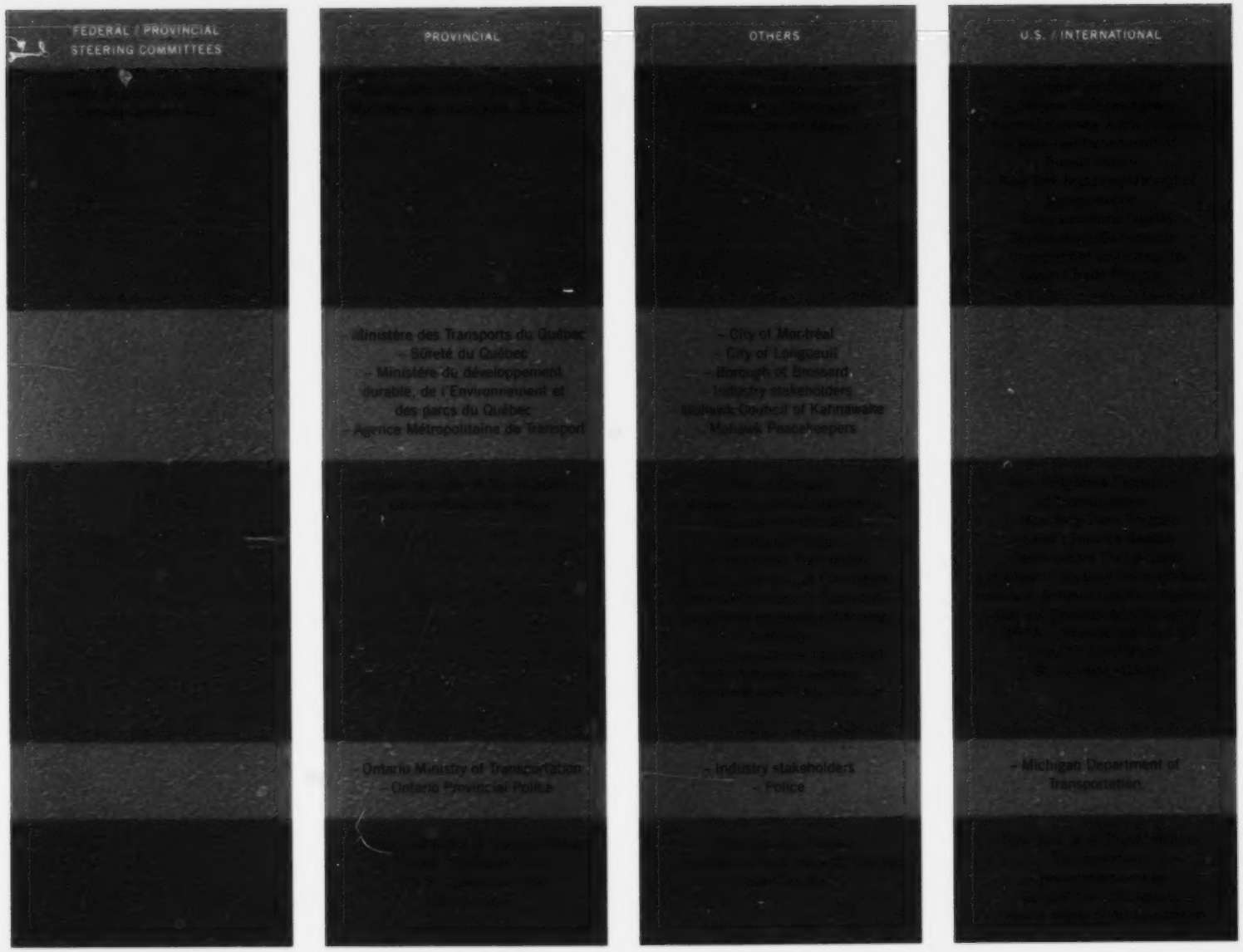
FBCL and its subsidiaries' assets have a significant impact on local, provincial and regional economies, and are critical for international trade. These assets are valued at $ 201,344,273. FBCL and its subsidiaries employ more than 100 employees.

↓ Closed-circuit television surveillance system and lane signal control room for the Jacques Cartier and Champlain bridges

FBCL and its subsidiaries have developed a solid network of partners as illustrated in this table:

The Federal Bridge Corporation Limited (FBCL)	– Privy Council – Treasury Board Secretariat – Transport Canada – Department of Finance – Canada Border Services Agency – Indian Affairs and Northern Development – Infrastructure Canada
The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated (JCCBI)	– Transport Canada – Environment Canada – Indian Affairs and Northern Development
The Seaway International Bridge Corporation, Ltd. (SIBC)	– Treasury Board Secretariat – Transport Canada – Canada Border Services Agency – Environment Canada – Indian Affairs and Northern Development
Saint Mary's River Bridge Company (SMRBC)	– Transport Canada – Canada Border Services Agency
Thousand Islands Bridge Authority (TIBA)	– Canada Border Services Agency – Parks Canada

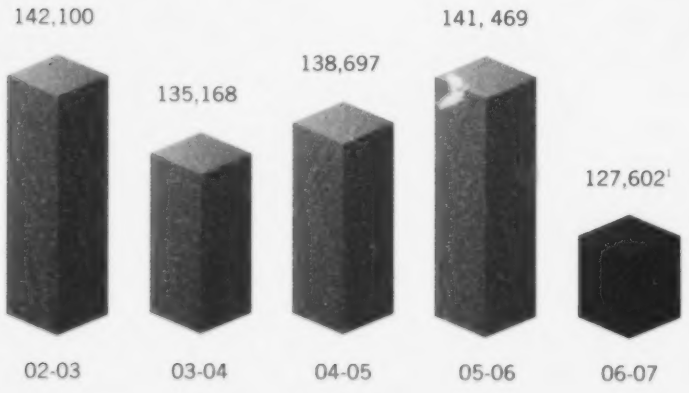
FBCL and its subsidiaries' assets have a significant impact on local, provincial and regional economies, and are critical for international trade. Those assets are valued at $ 201,344,273. FBCL and its subsidiaries employ more than 100 employees.


FEDERAL / PROVINCIAL STEERING COMMITTEES
PROVINCIAL
OTHERS
U.S. / INTERNATIONAL
- Ministère des Transports du Québec
- Sûreté du Québec
- Ministère du développement durable, de l'Environnement et des parcs du Québec
- Agence Métropolitaine de Transport
- City of Montréal
- City of Longueuil
- Borough of Brossard
- Industry stakeholders
Mohawk Council of Kahnawake
Mohawk Peacekeepers
- Ontario Ministry of Transportation
- Ontario Provincial Police
- Industry stakeholders
- Police
- Michigan Department of Transportation

– Comité de gestion de l'Entente Canada-Québec A-30	– Ontario Ministry of Transportation – Ministère des Transports du Québec	– Industry stakeholders – Chambers of Commerce – Mohawk Council of Akwesasne	– Homeland Security – General Services Agency – Federal Highway Administration – Michigan Department of Transportation – New York State Department of Transportation – Saint Lawrence Seaway Development Corporation – Chambers of Commerce on Capital Trade Corridor
	– Ministère des Transports du Québec – Sûreté du Québec – Ministère du développement durable, de l'Environnement et des parcs du Québec – Agence Métropolitaine de Transport	– City of Montréal – City of Longueuil – Borough of Brossard – Industry stakeholders – Mohawk Council of Kahnawake – Mohawk Peacekeepers	
	– Ontario Ministry of Transportation – Ontario Provincial Police	– City of Cornwall – Mohawk Council of Akwesasne – Industry stakeholders – Mohawk Police – Ontario Power Generation – Massena Chamber of Commerce – Cornwall Chamber of Commerce – Local Area Emergency Planning Authority – St. Lawrence River Institute of Environmental Sciences – Can/Am Border Trade Alliance	– New York State Department of Transportation – New York State Troopers – Saint Lawrence Seaway Development Corporation – Homeland Security (includes Customs and Border Protection Agency) – General Services Administration – IBTTA – International Toll and Turnpike Association – St. Lawrence County
	– Ontario Ministry of Transportation – Ontario Provincial Police	– Industry stakeholders – Police	– Michigan Department of Transportation
	– Ontario Ministry of Transportation – Ontario Provincial Police – The St. Lawrence Parks Commission	– Industry stakeholders – Chambers of Commerce on Capital Trade Corridor	– New York State Department of Transportation – Homeland Security – General Services Agency – Federal Highway Administration

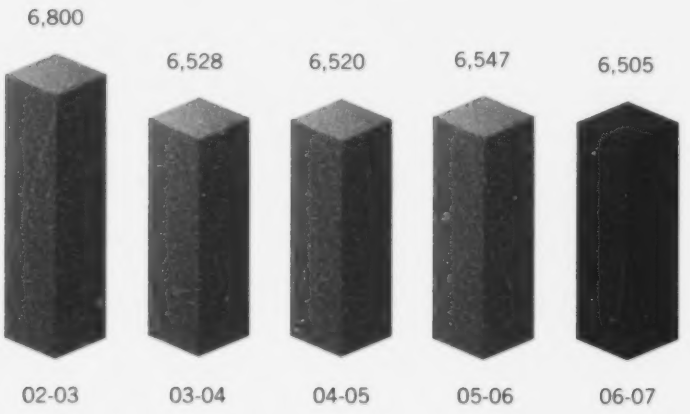
NUMBER OF EMPLOYEES (as of March 31, 2007)

NUMBER OF TRANSITS – INFRASTRUCTURES IN THE MONTRÉAL AREA[1] (thousands)



[1] Estimate based on JCCBI traffic counts
[2] The 2006-07 figures exclude the Bonaventure Expressway

NUMBER OF TRANSITS – INTERNATIONAL BRIDGES[3] (thousands)



[3] Sources:
- Traffic counts, Thousand Islands Bridge Authority
- Traffic counts, Seaway International Bridge Corporation Ltd, Joint International Bridge Authority
- Final Audit Report for the International Bridge, Basic Financial Statements

NUMBER OF EMPLOYEES (as of March 31, 2007)

Full-time	10	44	21	44	35
Seasonal	-	0	26	80	18
Students	-	2	-	6	2
Part time	-	-	-	5	0

NUMBER OF TRANSITS - INFRASTRUCTURES IN THE MONTREAL AREA (thousands)

Estimate based on JCCB traffic counts
The 2006-07 figures are late for Bonaventure Expressway

NUMBER OF TRANSITS - INTERNATIONAL BRIDGES (thousands)

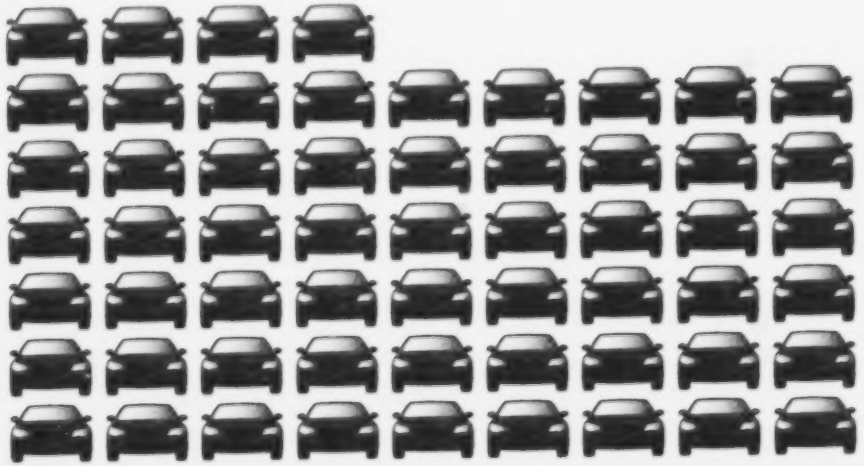
Sources:
Traffic counts: Jacques Cartier Bridge Authority
Traffic counts: Seaway International Bridge Corporation Ltd. - Fort Erie International Bridge Authority
Cost Audit Report for the International Bridge - Basic Financial Statements

VEHICLE TRANSITS (in millions)

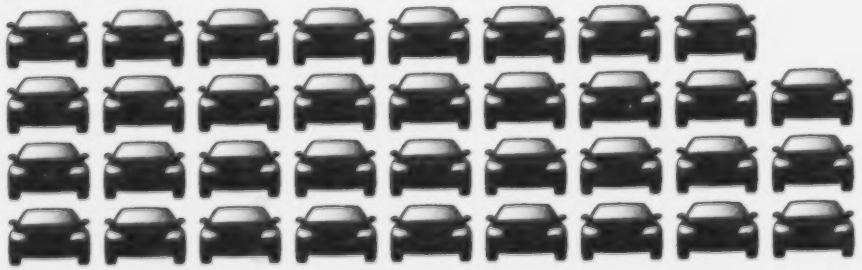
Total 134.1

[1] Estimate based on JCCBI traffic counts
[2] Traffic counts – Seaway International Bridge Corporation ltd
[3] Traffic counts – Thousand Islands Bridge Authority
[4] Joint International Bridge Authority – Basic Financial Statements

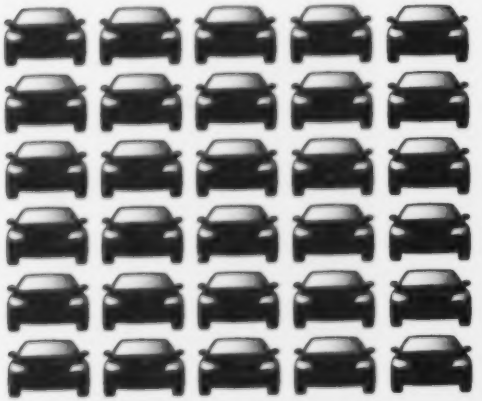
58.2 Champlain Bridge[1]



35.4 Jacques Cartier Bridge[1]



29.5 Honoré Mercier Bridge[1]



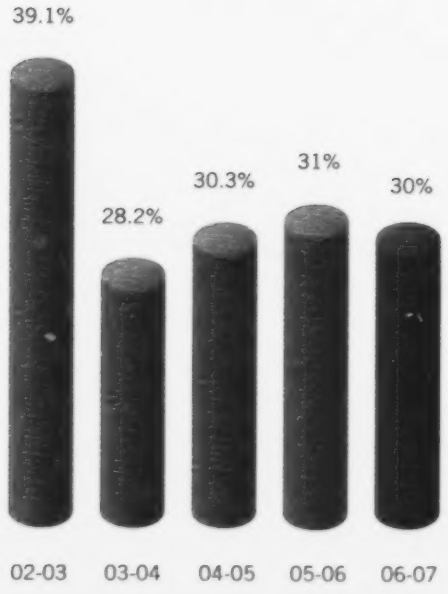
4.5 Melocheville Tunnel[1]

2.5 Seaway International Bridge[2]

2.1 Thousand Islands International Bridge[4]

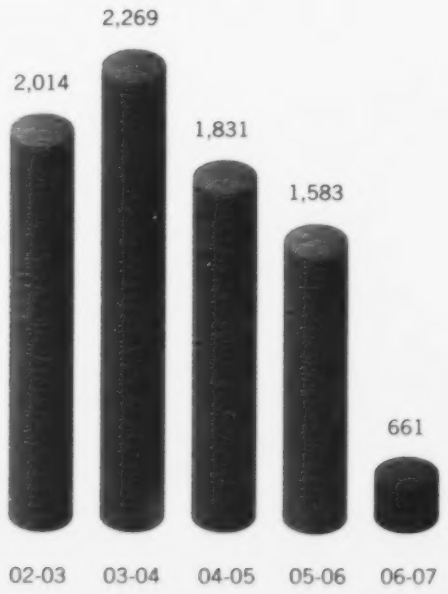
1.9 Sault Ste. Marie International Bridge[4]

PORTION OF EXPENSES COVERED BY REVENUE FOR ALL OF OUR STRUCTURES
(percentage)



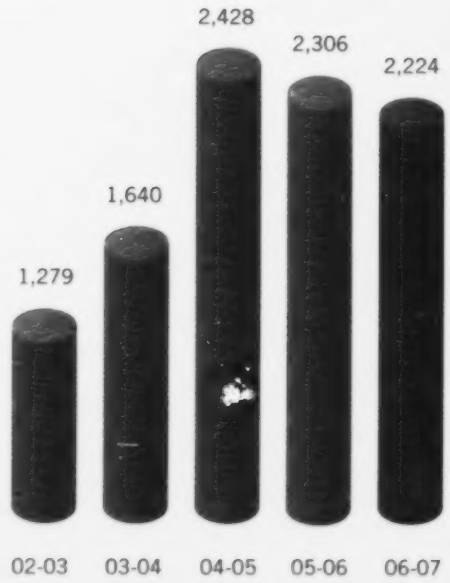
The Corporation's self-generated revenue is sufficient to cover approximately 30% off all expenses

OPERATING REVENUE FROM THE THOUSAND ISLANDS INTERNATIONAL BRIDGE (thousands of dollars)



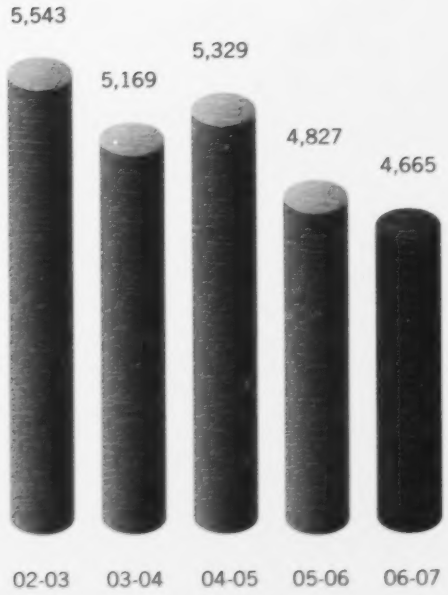
Net revenue from the operations of the Thousand Islands International Bridge has been declining for the past 5 years. This year commercial traffic was severely affected.

LEASES AND LICENSES
(thousands of dollars)



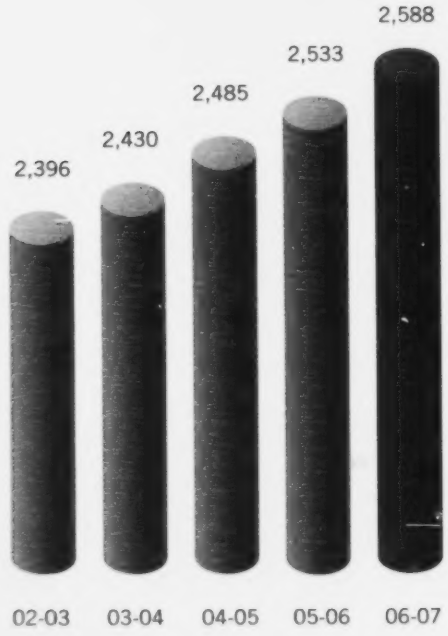
Revenue from leases and licences, mostly from the Duty Free Store at the Thousand Islands Bridge has been declining for the past few years. This is caused by a reduction in traffic at that bridge.

TOLLS
(thousands of dollars)



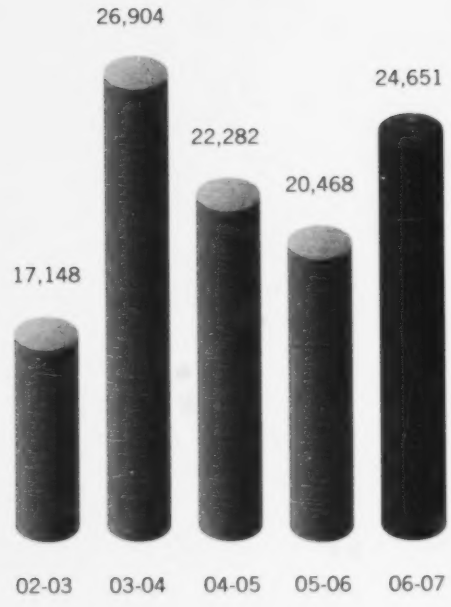
Revenue from tolls has decreased by 3% when compared to last year. This decrease in traffic is attributable in part to the rising value of the Canadian dollar and by the fact that a substantial number of users, more than 60% of users – members of the Mohawk community and those providing services to it, at some locations, are exempt from tolls.

ADVERTISING REVENUE
(thousands of dollars)



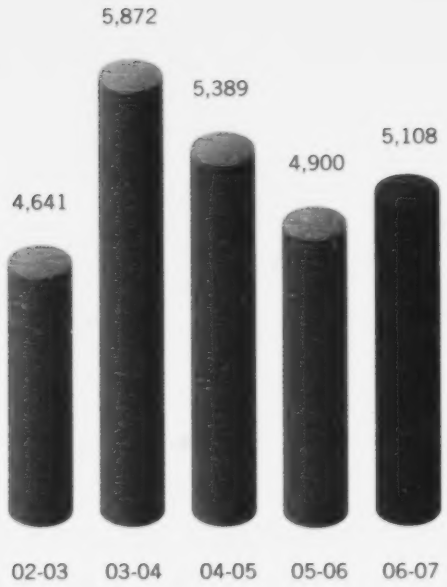
Revenue generated by advertising continues to be a major source of revenue for the Corporation. The amount of $2.6 million for the year represents approximately 18% of all regular revenues.

MAINTENANCE
(thousands of dollars)



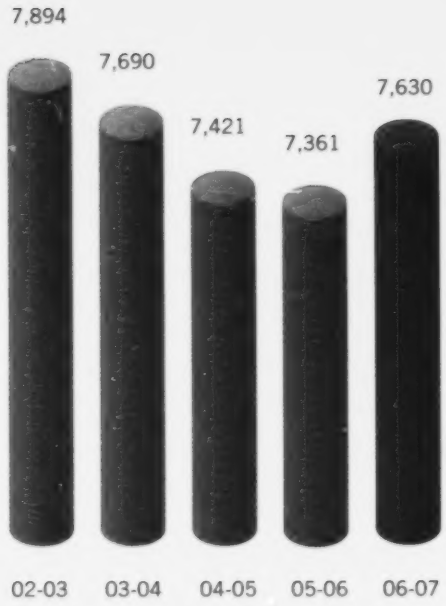
Maintenance costs have increased by $4.2 million from last year. This increase can be attributed to an increase in the number of projects incurred for the bridges in the Montreal area, where maintenance costs were $4.0 million more than the previous year. The maintenance costs should remain high considering the age of the structures, the fact that they are over-used with respect to forecasts made when they were built and the use of corrosive abrasives in the winter.

OPERATIONS
(thousands of dollars)



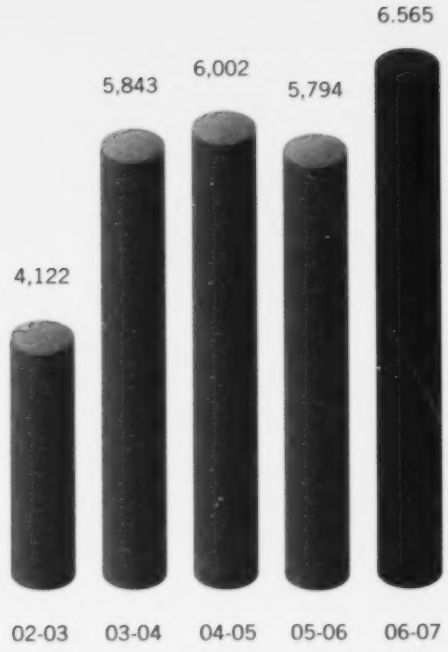
Operating costs relate to the structures in the Montreal area and the toll collection at international bridges. At $5.1 million this year they represent 11% of all expenses and have increased by $0.2 million when compared to last year.

ADMINISTRATION COSTS
(thousands of dollars)



Administration costs represent 16% of all expenses. They have have been fairly stable since the integration of the last subsidiary, which was acquired in October 2000.

AMORTIZATION
(thousands of dollars)



The amortization costs can be attributed to the normal acquisition of capital assets necessary to maintain our structures in good condition.

CORPORATE
PERFORMANCE
AGAINST OBJECTIVES →

Six key strategic objectives were established by The Federal Bridge Corporation Limited (A), nine by The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated (B) and three for The Seaway International Bridge Corporation, Ltd. (C) in the Corporate Plan for the 2006-2007 planning period.

A) PERFORMANCE AGAINST OBJECTIVES FOR FBCL

The six key strategic objectives identified by FBCL for the 2006-2007 period were:

OBJECTIVE 1 → CONTINUE TO IMPROVE MANAGEMENT AND OPERATIONAL ISSUES AT THE PARENT AND SUBSIDIARIES

RESULTS → Improvements to management and operational issues were achieved in two key areas:

i) New Framework on Governance

As a result of an in-depth review of its governance framework in 2005, FBCL moved forward in adopting governance initiatives and putting them into practice in order to further strengthen the relationship with its subsidiaries. In order to establish this framework, new instruments, practices and processes have been developed and implemented. These instruments relate to multiple governance dimensions such as the review of the appointment of Board members, ethics and codes of conduct, letters of expectations, strategic planning and evaluation, reporting mechanisms, performance measurement, human resources and business practices.

ii) Implement the Business Model

In accordance with its role as a parent company, FBCL has strengthened its governance and management practices. As a result of the measures taken internally, FBCL is not only in a position to appropriately carry out its oversight role with its existing subsidiaries but could also, if required, contribute to assist the Government of Canada in the management of other crossings.

OBJECTIVE 2 → ADDRESS THE OUTSTANDING FINANCIAL ISSUES FACED BY SOME BRIDGES

RESULTS → Currently, two bridges within the FBCL family are facing financial issues: the international bridge at Sault Ste. Marie and the Seaway International Bridge at Cornwall.

At Sault Ste. Marie, negotiations began in March 2006 to establish a new agreement between FBCL, The St. Mary's River Bridge Company (SMRBC) and the Michigan Department of Transportation (MDOT). The principles of a new agreement including the elimination of parity payments were accepted by the FBCL Board of directors in 2006. The new agreement to be ratified by Transport Canada has been delayed and is now expected to be in place in 2007-2008.

At Cornwall, the technical stages of the environmental assessment required to construct a new low-level bridge have been completed. However, additional planned capital improvements associated with the new low-level bridge crossing, such as the widening of the international road and improvements to the Canada Border Services Agency plaza on Cornwall Island are subject to the completion of an agreement with the Mohawk Council of Akwesasne that could be signed in 2007.

The replacement of the North Channel Bridge is associated with work to the existing toll plaza and international roadway linking the north and south channel bridges on Cornwall Island.

The full scope of the project is therefore contingent in getting an agreement in principle with the Akwesasne Mohawk Council.

↑ The Thousand Islands Bridge

OBJECTIVE 3 → IMPLEMENT THE SAFETY AND SECURITY INITIATIVES POLICY

RESULTS → The Risk Management Committee plays a pivotal role in overseeing implementation of the Safety and Security initiatives and ensuring that proper risk management practices are in place. In 2006-2007, FBCL established improved risk management practices.

Engineering risk profiles and criteria were established to address any potential construction and engineering related risks. Similar profiles were established for information technology and computer records.

OBJECTIVE 4 → IMPLEMENT THE ENVIRONMENTAL POLICY UNIFORMLY

RESULTS → The mandate of the Environment Committee is to ensure the environmental policy is being implemented as planned. Significant environmental issues have been addressed during the last planning period including the launch of a preliminary risk evaluation on the contamination of lands

surrounding the Bonaventure Expressway in Montréal, the establishment of a Road Salts Management plan by JCCBI and the completion of the SIBC environmental asses-sment that will allow for future projects related to the potential replacement of the North Channel Bridge.

OBJECTIVE 5 → FURTHER ENHANCE BUSINESS EXPANSION OPPORTUNITIES ACROSS THE ORGANIZATION

RESULTS → FBCL is committed to leveraging its unique qualifications and skills to develop business opportunities. Such opportunities could take different shapes and forms such as the optimization of business potential at bridges currently under FBCL oversight or taking on new assignments on behalf of the Government of Canada.

FBCL will also be pursuing an active role in the development of the new Detroit-Windsor crossing including a joint ownership with its U.S. counterpart as is currently proposed in Sault Ste. Marie.

Consistent with FBCL's willingness to improve service and reduce waiting times at crossings – a factor influencing traffic flows and, consequently, revenues – a pilot project for the establishment of joint Canada/U.S. Customs and Immigration facilities at the Thousand Islands Bridge was initiated.

In Cornwall, a steering committee was struck by SIBC to deal with the implementation of policy issues on tolls, operations and enforcement.

At Ivy Lea, short term improvements at the Thousand Island Bridge that were identified in the bi-national study have been incorporated into a five-year implementation program.

An implementation plan was completed by TIBA and circulated by FBCL to create a "Capital Corridor" between Ottawa and Washington D.C., in order to establish and promote an international trade passage between the two capital cities. A highly successful "Capital Corridor Summit" was held in October 2006, with high-level participation from Canadian and U.S. government officials, shippers, suppliers and other stakeholders. FBCL and TIBA intend to continue funding the trade corridor concept during the next two years.

OBJECTIVE 6 → INCREASE VISIBILITY

RESULTS → During the last planning period, FBCL moved forward with measures to enhance and increase its overall visibility within the public domain. In total, four main initiatives were implemented in order to achieve that objective.

The seventh International Bridge Conference on Short and Medium Span Bridges, held in Montréal in August 2006 was the largest of its kind, and was touted as the best ever held by attendees. As one of two main sponsors, FBCL benefited from world-wide exposure with delegates from over 30 countries. The conference provided outstanding networking opportunities and proved to be both a success and a solid platform for FBCL visibility.

FBCL is constantly proactive in building sustained relationships that are successfully nurtured with representatives of various local communities and bridge users.

Sponsorship at L'International des Feux Loto-Québec near the Jacques Cartier Bridge in Montréal was another renewed opportunity to increase FBCL and JCCBI visibility. During the fireworks, the bridge is closed to traffic to allow pedestrians on the deck, making the site an intrinsic component of the event.

FBCL maintained its role as a key participant in the Highway 30 steering Committee (Comité de gestion de l'Entente Canada-Québec).

B) PERFORMANCE AGAINST OBJECTIVES FOR JCCBI

The nine key strategic objectives identified by JCCBI for the 2006-2007 period were:

OBJECTIVE 1 → FINALIZE THE PROJECT STRUCTURE FOR THE HONORÉ MERCIER DECK REPLACEMENT PROJECT IN COLLABORATION WITH THE MOHAWK COMMUNITY AND THE MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (MTQ)

RESULTS → An agreement in principle was reached with the Mohawk community in regards to the project structure and their participation, and with the MTQ to include into the project the MTQ portion of the bridge requiring deck replacement.

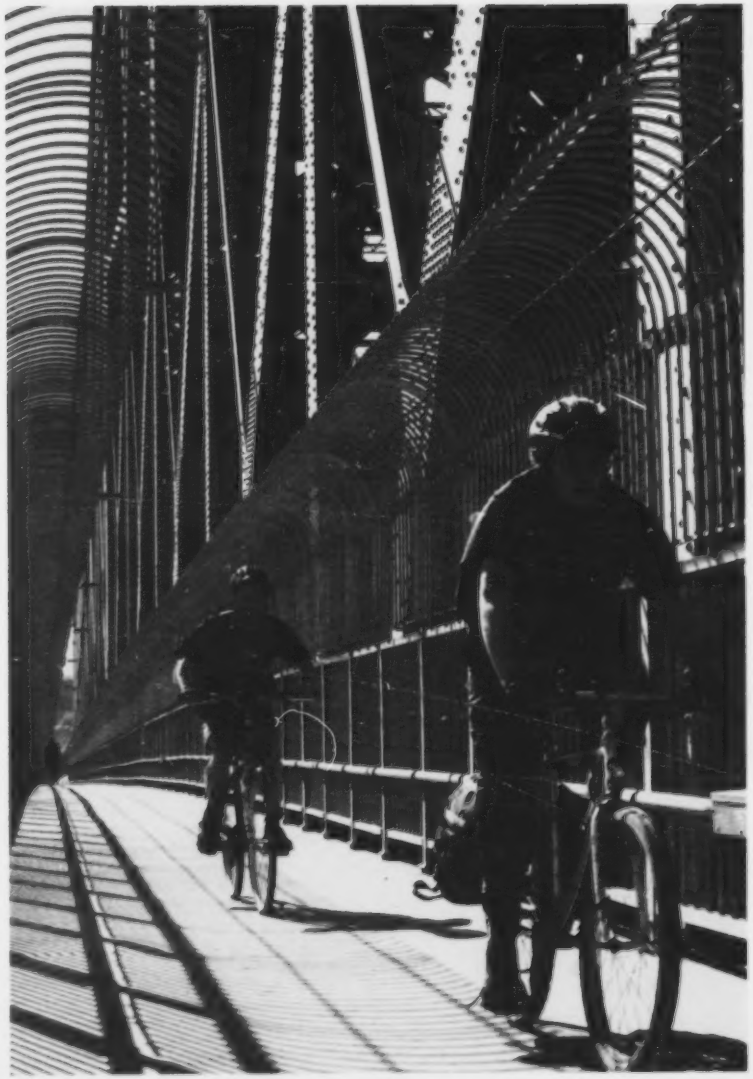
A major portion of the project was tendered in 2006-2007. The signing of formal agreements is pending. A tender was received and negotiations with the Mohawk contractor are underway. The project is scheduled to begin in 2007-2008 with completion in 2009-2010.

OBJECTIVE 2 → DEFINE THE OPTION AND SCOPE OF WORK FOR THE RE-DECKING OF THE NUNS' ISLAND BRIDGE INCLUDING ANNEXING THE REPAIRS TO HIGHWAY 15 BETWEEN ATWATER STREET AND NUNS' ISLAND BRIDGE

RESULTS → In 2006, JCCBI examined how the highway 15 rehabilitation work could be integrated with the Nun's Island Bridge deck replacement project. The possibility of widening highway 15 between Atwater and the Nun's Island Bridge must be studied prior to finalizing the overall project.

OBJECTIVE 3 → CARRY OUT FURTHER INVESTIGATION ON THE LANDFILL SITE ALONG THE BONAVENTURE EXPRESSWAY.

RESULTS → Contaminated properties managed by JCCBI since 1978 in the Bonaventure Expressway



↑ The Jacques Cratier Bridge cycling path is the main link between Montreal and the South Shore

↑ The Honoré Mercier Bridge

sector, adjacent to the St-Lawrence River, in Montréal, are located on a portion of a former waste fill site operated by the City of Montréal from 1866 to 1966. Between 2003 and 2005, JCCBI conducted various investigations and tests of groundwater toxicity on these properties and in 2005 undertook a feasibility study to identify the most appropriate mitigation measures to contain the contaminated groundwater.

In 2006, JCCBI commissioned a hydrogeological study. The said hydrogeological study is required in order to better understand the groundwater regime in view of defining the parameters for the design of the planned mitigation measures. In addition, in light of the complexity of the problem, as well as the presence of several owners and the high costs associated with remedial measures, the governments are seeking a global solution to the environmental problem of this site.

OBJECTIVE 4 → MAINTAIN JCCBI'S STRUCTURES TO RECOGNIZED STANDARDS THAT REFLECT HIGH LEVELS OF SAFETY

RESULTS → Major maintenance repairs were completed in 2006 as follows: Structural; steel repairs, painting and restoration of piers to the Honoré Mercier Bridge; Rehabilitation of concrete piers and beams, expansion joint repairs and bearings on the Champlain Bridge; Foundation repairs and paving of a section of the Bonaventure Expressway; Painting of the downstream ramp and replacement of expansion bearings on the Jacques Cartier Bridge.

OBJECTIVE 5 → PURSUE THE PROGRAM OF REPAIRING PRE-STRESSED BEAMS AND PIER HEADS AT CHAMPLAIN BRIDGE

RESULTS → In 2006, JCCBI awarded contracts for the repair of certain pre-stressed beams and pier heads of the Champlain Bridge.

OBJECTIVE 6 → UPGRADE THE LANE CONTROL SYSTEM AT THE JACQUES CARTIER BRIDGE

RESULTS → A new state of the art lane control system was successfully installed on the Jacques Cartier Bridge.

OBJECTIVE 7 → CLOSURE OF DECK OPENINGS AND DISSUASIVE MEASURES AGAINST CLIMBING ONTO BRIDGE TRUSSES AT THE JACQUES CARTIER BRIDGE

RESULTS → A contract was awarded in 2006 to supply and install security fencing on the bridge. Fencing of the main span and the seaway span and the downstream ramp to Ste Hélène's Island were successfully completed in 2006-2007.

OBJECTIVE 8 → NEGOTIATE A NEW COLLECTIVE AGREEMENT WITH THE CSN BLUE COLLAR UNION

RESULTS → A new three-year collective agreement was entered into in October 2006 with the CSN representing JCCBI's blue collar employees.

OBJECTIVE 9 → TREATMENT OF GOODS AND SERVICES TAX (GST) AND QUEBEC SALES TAX (QST)

RESULTS → JCCBI is subject to tax rules and guidelines applicable to municipalities, and hence now receives full GST reimbursement.

However, in regards to the treatment of QST, JCCBI currently does not claim a QST rebate and its QST treatment is currently under review.

↑ Aerial view of the Jacques Cartier Bridge

C) PERFORMANCE AGAINST OBJECTIVES FOR SIBC

The three key strategic objectives identified by SIBC for the 2006-2007 period were:

OBJECTIVE 1 → CONTINUE TO SUPPORT TRANSPORT CANADA IN THEIR EFFORTS TO ACHIEVE A NEGOTIATED SOLUTION THAT WILL ALLOW FOR INVESTMENTS AND OPERATING IMPROVEMENTS AT THE CROSSING.

RESULTS → This objective was achieved. The SIBC Board of Directors approved a set of principles to be used as a basis for toll negotiations. SIBC together with FBCL developed concept plans for the works on Cornwall Island, including commercial inspection facilities for CBSA.

OBJECTIVE 2 → MANAGE THE SAFETY RISKS AT THE NORTH CHANNEL CROSSING PENDING ITS REPLACEMENT.

RESULTS → This objective was achieved. SIBC maintenance crews carried out all of the special maintenance activities that SIBC has established for this structure. This includes: Hands-on inspection of the underside deck along Brookdale Avenue; Full depth repairs to portions of three deck panels; Deck surface repairs and daily road checks.

OBJECTIVE 3 → CONTINUE TO IMPROVE OPERATIONAL AND MANAGERIAL EFFICIENCY

RESULTS → This objective was substantially achieved. The results of our customer survey indicate that SIBC is providing a level of service that 90% of our customers consider satisfactory to excellent. Departmental spending was diligently managed within budget.

MANAGEMENT'S DISCUSSION AND ANALYSIS →

This Management's Discussion and Analysis (MD&A) is presented to enable readers to assess material changes in the financial condition and operational results of the Corporation for the year ended March 31, 2007, compared with the corresponding periods.

→ Construction at the Thousand Islands Bridge

This MD&A should be read in conjunction with our Consolidated Financial Statements and related Notes. Unless otherwise indicated, all amounts are expressed in Canadian dollars and have been primarily derived from the Corporation's annual Consolidated Financial Statements prepared in accordance with Canadian generally accepted accounting principles.

CORPORATE OVERVIEW

The Federal Bridge Corporation Limited (FBCL) owns and manages some of the most important and strategic fixed-link crossings in Canada. During financial year 2006-2007 the Corporation successfully completed its eighth year of operation. FBCL has performed well in the fulfillment of its mandate. Key objectives have either been successfully met or are on track to being achieved. Governance and management practices have been reinforced and are in line with best practices in the private and public sectors. Careful attention to traffic safety, crossing security, client service and protection of the environment has all been a critical

↑ Typical rush hour with the reserved bus lane on Champlain Bridge in Montréal

factor in FBCL's success. They are, and will remain, top priorities for the Corporation and its subsidiaries.

2006-2007 SIGNIFICANT EVENTS

REHABILITATION OF THE HONORÉ MERCIER BRIDGE

In June 2006, the Treasury Board approved an amount of $85 million for major rehabilitation works on the roadway deck of the Honoré Mercier Bridge. The deck replacement work is scheduled to begin on the bridge in the summer 2007 and be completed by the fall 2009.

REPLACEMENT OF THE NORTH CHANNEL BRIDGE

The project for the replacement of the North Channel Bridge, linking Cornwall to Cornwall Island, and corridor improvements on Cornwall Island received Treasury Board approval in 2006. The construction of the new bridge is expected to begin in late summer 2008, with work on Cornwall Island to take place from 2009 to 2011.

NEGOTIATION OF THE SAULT STE. MARIE AGREEMENT

In 2006 the international agreement between Canada and the US was successfully re-negotiated. The revised agreement, which should come into effect during 2007, will give the Canadian subsidiary, The Saint Mary's River Bridge Company, better control over the operation of the Sault Ste. Marie International Bridge.

FINANCIAL RESULTS

NET INCOME–OVERVIEW AT A GLANCE

- Revenues of $14,018 million, down $5,893 million, or 29.6% from 2006
- Expenses of $46,726 million, up $5,688 or 13.9% from 2006.
- Loss before Government funding of $32,708 million, up $11,581 from 2006.
- Net earnings of $.193 million, down $.798 million from 2006.

Net earnings was $.193 million, compared with $.991 million in 2006. The decrease in net earnings is largely the result of the Thousand Islands Bridge operations which have decreased by $.922 million during the year. Lower traffic, especially commercial traffic, has led to this decrease. The overall decrease was partially offset by an increase in

interest revenue, caused in great part by higher interest rates.

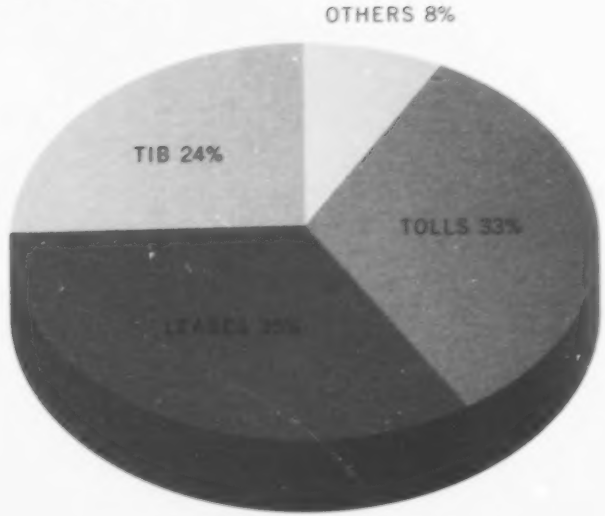
The increase of $11,581 million in the loss before Government funding was principally caused by a sale of fixed assets worth $5,5 million in 2006 combined with an increase in maintenance expenses in the current year of $4,031 million, mostly at the subsidiary, The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated.

REVENUES OVERVIEW AT A GLANCE

- Tolls of $4,665 million, down $.162 million or 3.35% from 2006.
- Leases and licenses of $4,812 million, similar to last year
- Thousand Islands Bridge operating revenue of $3,433 million, down $.666 million or 16.2% from 2006.
- Gain on disposal of assets down by $5,493 million from the prior year.
- Interest cf $.932 million, up $.297 million or 47% from 2006.

Total revenues were $14,018 million, a decrease of 29.6 % from 2006. The reduction was the result of a one time sale of land which generated $5,5 million in 2006, compared to none in the current year and a slowdown in the operations at the Thousand Islands Bridge.

REVENUES



Revenues from tolls, leases and licenses and from the operation of the Thousand Islands Bridge account for 92% of all revenue before Government funding. Tolls collected at the Seaway International Bridge in Cornwall have grown slightly this year but not enough to offset the reduction at the Sault Ste Marie International Bridge.

Leases and licenses revenue was $4,812 million, comparable to $4,839 million the previous year. Most of our leases and licenses revenue comes from two sources i.e. commercial signs in the Montreal area and a Duty Free Store at the Thousand Islands Bridge. All have grown with inflation with the exception of the Duty Free Store at the Thousand Islands Bridge whose revenue has decreased in line with the declining traffic at that bridge.

The Thousand Islands Bridge operating revenue was $3,433 million in 2007, a year-over-year decrease of $.666 million or 16.2%. The decrease was primarily a result of lower traffic, especially commercial traffic.

interest revenue, caused in great part by higher interest rates.

The increase of $11,681 million in the loss before Government funding was principally caused by a sale of fixed assets worth $5.5 million in 2006 combined with an increase in maintenance expenses in the current year of $4,031 million, mostly at the subsidiary, The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated.

Tolls of $4,665 million, down $.162 million or 3.35% from 2006.
Leases and licenses of $4,812 million, similar to last year.
Thousand Islands Bridge operating revenue of $3,433 million, down $.666 million or 16.2% from 2006.
Gain on disposal of assets down by $5.493 million from the prior year.
Interest of $.932 million, up $.297 million or 47% from 2006.

Total revenues were $14,018 million, a decrease of 29.6 % from 2006. The reduction was the result of a one time sale of land which generated $5.5 million in 2006, compared to none in the current year and a slowdown in the operations at the Thousand Islands Bridge.

REVENUES

Revenues from tolls, leases and licenses and from the operation of the Thousand Islands Bridge account for 92% of all revenue before Government funding. Tolls collected at the Seaway International Bridge in Cornwall have grown slightly this year but not enough to offset the reduction at the Sault Ste Marie International Bridge.

Leases and licenses revenue was $4,812 million, comparable to $4,839 million the previous year. Most of our leases and licenses revenue comes from two sources i.e. commercial signs in the Montreal area and a Duty Free Store at the Thousand Islands Bridge. All have grown with inflation with the exception of the Duty Free Store at the Thousand Islands Bridge whose revenue has decreased in line with the declining traffic at that bridge.

The Thousand Islands Bridge operating revenue was $3,433 million in 2007, a year over year decrease of $.666 million or 16.2%. The decrease was primarily a result of lower traffic, especially commercial traffic.

Interest revenue of $.932 million was up by 47% as interest rates were better throughout the year.

REVENUES

As can be seen, most of our revenues are derived from tolls (33%), leases (35%) and the Thousand Islands Bridge operating revenue (24%).

EXPENSES–OVERVIEW AT A GLANCE

- Maintenance of $24,651 million, up by $4,183 million or 20.43% from 2006.
- Operation expenses of $5,108 million, similar to last year
- Administration expenses of $7,630 million, up by $.269 million or 3.65%.
- Thousand Islands Bridge operating expenses of $2,772 million, up $.256 million or 10.2% from 2006.
- Amortization up by $.771 million from the prior year.

Total expenses were $46,726 million, an increase of 13.9 % from 2006. The increase was mainly the result of an increase of $4,183 million in maintenance costs necessary to keep our structures in sound condition.

Maintenance expenses, mostly from the subsidiary The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated, account for 48% of all expenses. This year's increases are in the major maintenance expense category which are based on inspection reports and will continue to be significant in the future given the age and condition of our structures.

Operation expenses are mostly for the operation of the toll facilities and do not vary significantly from year to year.

Administration expenses of $7,630 million account for 16% of all expenses.

The Thousand Islands Bridge operating expenses were $2,772 million in 2007, a year-over-year increase of $.256 million or 10.17%. The increase is more than expected and an analysis of these will be done in 2007 to determine where savings can be achieved.

CAPITAL IMPROVEMENTS

Capital improvements, representing necessary costs for improving the bridges, buildings and other infrastructure totaled $5.765 million for the current year compared to $9,188 million for fiscal year 2005-2006.

Major projects included construction and engineering projects at The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated and security improvements at the Thousand Islands Bridge.

FUTURE ACCOUNTING CHANGES

In January 2005, the Canadian Institute of Chartered Accountants (CICA) issued the following two accounting standards. These new standards become effective for the Corporation on April 1st, 2007 and will be applied prospectively.

FINANCIAL INSTRUMENTS–RECOGNITION AND MEASUREMENT

This standard sets out criteria for the recognition, derecognition, measurement and classification of financial instruments. The Corporation will categorize its financial assets and liabilities as held for trading, held to maturity or as loans and receivables. The category available for sale will not be used by the Corporation. Financial assets and liabilities categorized as held for trading will be measured at fair value while financial assets and liabilities held to maturity as well as loans and receivables will be measured at amortized cost.

COMPREHENSIVE INCOME

This standard requires that certain gains and losses that would otherwise be recorded as part of net income to be presented in other comprehensive income until such time as it is considered appropriate for them to be recognized in net income. The Corporation will be required to present a new financial statement titled Comprehensive Income to record such amounts until they are realized.

In accordance with these new standards, the carrying value of our financial assets and liabilities will be re-measured as appropriate on April 1, 2007. The adjustment to their carrying values will be recognized as an adjustment to the opening balance of retained earnings.

FIVE-YEAR CONSOLIDATED FINANCIAL SUMMARY

(Unaudited - for period ending on March 31)

(thousands of dollars)	**2007**	2006	2005	2004	2003
Revenues					
Thousand Islands Bridge operating Revenue	**3,433**	4,099	4,537	4,278	5,313
Leases and licenses	**4,812**	4,839	4,913	4,851	5,070
Tolls	**4,665**	4,827	5,329	5,169	5,543
Interest	**932**	635	263	639	541
Other	**176**	5,511	(89)	146	51
	14,018	19,911	14,953	15,083	16,518
Expenses					
Maintenance	**24,651**	20,468	22,282	26,904	17,148
Operation	**5,108**	4,900	5,389	5,872	4,640
Administration	**7,630**	7,361	7,422	7,690	7,894
Thousand Islands Bridge operating expenses	**2,772**	2,516	2,706	2,009	3,299
Amortization	**6,565**	5,794	6,002	5,843	4,122
	46,726	41,039	43,801	48,318	37,103
Loss before government funding	**(32,708)**	(21,128)	(28,848)	(33,235)	(20,585)
Parliamentary appropriation for operating expenses	**28,535**	24,586	25,944	30,622	23,345
Amortization of deferred capital funding	**4,357**	3,628	3,397	3,382	972
Remittance to the Consolidated Revenue Fund	**–**	(6,074)	–	–	–
Non-controlling interest	**9**	(21)	(26)	(50)	(97)
Net income (loss)	**193**	991	467	719	3,635

Certain figures have been reclassified for presentation purposes.

BRIDGES AND
TRANSPORTATION
INFRASTRUCTURES →

THE CHAMPLAIN BRIDGE AND THE BONAVENTURE EXPRESSWAY

↑ The Champlain Bridge

Opened on June 28, 1962, the Champlain Bridge is named after the explorer Samuel de Champlain who founded Quebec City in 1608. The Bonaventure Expressway was opened on April 21, 1967 and constitutes one of the bridge's northern approaches.

The bridge links the boroughs of Brossard and Verdun and is about 3 kilometres long. It has six traffic lanes separated by a median barrier. The main span – also of cantilever type – is built of steel. It supports a steel orthotropic slab deck paved over with asphaltic concrete. There are approximately 49 metres of clearance between the bridge and the Seaway canal. The remaining portions of the bridge are constructed of prestressed concrete beams that form a prestressed concrete deck paved over with asphaltic concrete.

In 2006-2007, 58,2 million vehicles crossed the Champlain Bridge, to which must be added 8 million public transit users.

THE JACQUES CARTIER BRIDGE

↑ The Jacques Cartier Bridge

Opened to traffic on May 14, 1930 and officially inaugurated on May 24, 1930, the Harbour Bridge was later renamed the Jacques Cartier Bridge in 1934 as a tribute to the famous explorer who discovered Canada in 1534.

This steel bridge features a reinforced-concrete deck and spans the width of five traffic lanes. It stretches almost 3 kilometres in length and runs between Longueuil and Montréal. A lane signalling system makes it possible to reverse the direction of the traffic in the centre lane to better accommodate motorists during the morning and evening rush hours.

The main cantilever-type span towers approximately 66 metres above the St. Lawrence River to allow ships to pass underneath to and from the Port of Montréal. The section crossing the Seaway is close to 49 metres over the canal. In 2006-2007, 35,4 million vehicles crossed the Jacques Cartier Bridge.

THE CHAMPLAIN BRIDGE ICE CONTROL STRUCTURE (ESTACADE)

↑ The Champlain Bridge Ice Control Structure

The Champlain Bridge Ice Control Structure was built in 1965 to control ice flows. This structure runs parallel to, and about 305 metres upstream from the Champlain Bridge. It is about 2,043 metres in length and runs west to east, from Nuns' Island to the northern embankment of the St. Lawrence Seaway. This infrastructure is currently used as a bicycle path.

THE HONORÉ MERCIER BRIDGE

↑ The Honoré Mercier Bridge

This bridge, inaugurated on July 11, 1934, was named in honour of Honoré Mercier, Premier of Québec from 1887 to 1891. The bridge connects Ville LaSalle, on the island of Montréal, to the Mohawk Reservation of Kahnawake, on the South Shore.

At first, the operation, maintenance and administration of the bridge fell entirely under Québec provincial jurisdiction. Between 1958 and 1959, however, during the construction of the St. Lawrence Seaway, the Seaway's administration supervised the work undertaken to raise the southern part of the bridge, in order that ship traffic could access the Seaway. The raised portion of the bridge thus fell under federal jurisdiction. In 1963, a twin bridge was built riverside in order to meet the ever-increasing demands of traffic.

The section of the bridge for which the Corporation is responsible is approximately 1.4 kilometres long. Its truss spans support a classic asphalt-paved concrete deck. In 2006-2007, 29.5 million vehicles crossed the Honoré Mercier Bridge.

THE MELOCHEVILLE TUNNEL

↑ The Melocheville Tunnel

The Melocheville Tunnel was built in 1956 as part of the construction of the Saint Lawrence Seaway.

The tunnel passes directly under the Beauharnois Canal locks at Melocheville. It measures approximately 230 metres in length and provides access to one lane of traffic in either direction. In 2006-2007, 4.5 million vehicles passed through the Melocheville Tunnel.

THE SEAWAY INTERNATIONAL BRIDGE

↑ The Seaway International Bridge

Spanning the St. Lawrence Seaway from Cornwall, Ontario to the Mohawk Territory of Akwesasne and on to Rooseveltown, New York, the Seaway International Bridge is a high level structure that opened to traffic in 1962. It was built under the terms of an international agreement between Canada and the United States signed in 1957 and is operated as a joint venture by our subsidiary, The Seaway International Bridge Corporation, Ltd. under an agreement between The Federal Bridge Corporation Limited and the Saint Lawrence Seaway Development Corporation. In 2006-2007, 2.5 million vehicles crossed the Seaway International Bridge.

THE THOUSAND ISLANDS INTERNATIONAL BRIDGE

↑ The Thousand Islands International Bridge

Opened in 1938 by Prime Minister MacKenzie King and President Franklin Roosevelt, the Thousand Islands International Bridge stretches 13.7 kilometres across the St. Lawrence River between Ivy Lea in Ontario and Collins Landing in upper New York State. It was built in sixteen months, an impressive accomplishment by any standard! It is operated and maintained jointly by Canada and the United States under an agreement between The Federal Bridge Corporation Limited and The Thousand Islands Bridge Authority in the United States. In 2006-2007, 2.1 million vehicles crossed the Thousand Islands International Bridge.

THE SAULT STE. MARIE INTERNATIONAL BRIDGE

↑ The Sault Ste. Marie International Bridge

Opened in 1962, the Sault Ste. Marie International Bridge spans the St. Mary's River linking the twin cities of Sault Ste. Marie, Ontario, and Sault Ste. Marie, Michigan. It is the only fixed link crossing between the two countries within 1,000 kilometres and it is an important trade route between key American and Canadian markets via Interstate 75 and the Trans-Canada Highway. In 2006-2007, 1.9 million vehicles crossed the Sault Ste. Marie International Bridge.

MANAGEMENT
AND FINANCIAL
STATEMENTS →

BOARD OF DIRECTORS AND
OFFICERS COMMITTEES OF
THE BOARD OF DIRECTORS
SUBSIDIARY SUMMARIES

The Federal Bridge Corporation Limited	38
The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated	40
The Seaway International Bridge Corporation Ltd.	42
The St. Mary's River Bridge Company	44
Governance at FBCL	46
Consolidated Financial Statements	47

THE FEDERAL BRIDGE CORPORATION LIMITED

(As of March 31, 2007)

BOARD OF DIRECTORS AND OFFICERS

Pursuant to the *Financial Administration Act*, the Board of Directors is responsible for the management of the business activities and other affairs of the Corporation.

Board of Directors

Michel Fournier
President and Chief Executive Officer (until March 7, 2007)

Sheila Tremblay
Vice Chairperson

Normand Brochu
Director

Arthur Hamilton
Director

Officers and Senior Managers

Norman B. Willans
Legal Counsel and Corporate Secretary

Glenn W. Hewus
Senior Vice-President, Engineering and Construction

André Girard
Vice-President, Communications

Gérard Lalonde
Director, Administrative Services and Treasurer

Robin Rensby
Senior Director, Human Resources

Thye Lee
Director, Engineering and Construction

COMMITTEES OF THE FBCL BOARD OF DIRECTORS (As of March 31, 2007)

Audit Committee

Arthur Hamilton, *Chairperson*

Sheila Tremblay, *Member*

Normand Brochu, *Member*

Corporate Governance Committee

Sheila Tremblay, *Chairperson*

Yvon Bourget, *Board Member, JCCBI*

John M. Kroon, *Board Member, SIBC & TIBA*

Norman. B. Willans, *Corporate Secretary and Legal Counsel, FBCL*

Environment Committee

Glen P. Carlin, *Chairperson*

Sylvie Lefebvre, *Secretary*

Hendrik H. Saaltink, *Member*

Ian McPherson, *Member*

Norman. B. Willans, *Member*

Raymond Denault, *Member*

Gérard Lalonde, *Member*

Thye Lee, *Member*

Bill Moulton, *Member*

Glenn W. Hewus, *Member*

Human Resources Committee

Normand Brochu, *Chairperson*

Arthur Hamilton, *Member*

Norman Willans, *Member ex officio*

Robin Rensby, *Member ex officio*

Nominating Committee

Sheila Tremblay, *Chairperson*

Arthur Hamilton, *Member*

James Roche, *Member*

Clément Joly, *Member*

Risk Management Committee

Normand Brochu, *Chairperson*

Arthur Hamilton, *Member*

Gérard Lalonde, *Member*

Glenn W. Hewus, *Member*

THE JACQUES CARTIER AND CHAMPLAIN BRIDGES INCORPORATED

(As of March 31, 2007)

BOARD OF DIRECTORS AND OFFICERS

Board of Directors

Michel Fournier, *President (until March 7, 2007)*

Yvon Bourget, *Member*

Normand Brochu, *Member*

Clément Côté, *Member*

René Therrien, *Member*

Denise Hébert, *Member*

Officers and Senior Managers

Michel Fournier, *President (until March 7, 2007)*

Glen P. Carlin, *General Manager*

Sylvie Lefebvre, *Counsel and Corporate Secretary*

Daniel Dupuis, *Director, Finance and Administration*

Guy Mailhot, *Director, Engineering*

Denis Dauphinais, *Director, Construction and Project Management*

Raymond Denault, *Director, Operations and Maintenance*

COMMITTEES OF THE JCCBI BOARD OF DIRECTORS

Audit Committee

Denise Hébert, *Chairperson*

René Therrien, *Member*

Clément Côté, *Member*

Management Committee

René Therrien, *Chairperson*

Yvon Bourget, *Member*

Clément Côté, *Member*

Steering Committee for the Honoré Mercier Bridge Deck Replacement Project

René Therrien, *Chairperson*

Yvon Bourget, *Member*

Clément Côté, *Member*

Risk Management Committee

Glen P. Carlin, *Chairperson*

Sylvie Lefebvre, *Member*

Guy Mailhot, *Member*

Raymond Denault, *Member*

Human Resources Committee

Denise Hébert, *Chairperson*

Clément Côté, *Member*

Normand Brochu, *Member*

Clément Poulin, *Member ex officio*

FINANCIAL SUMMARY

The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated

(in dollars)	2007	2006
Operating results		
Revenues		
Leases and licenses	773,312	759,896
Interest	121,916	97,647
Gain on disposal of fixed assets	-	5,512,082
Other	40,615	34,475
Charges		
Maintenance	22,357,953	18,327,122
Operation	3,690,222	3,592,081
Administration	3,365,982	3,366,192
Amortization of fixed assets	4,984,696	4,236,570
Net loss before government funding	(33,463,010)	(23,117,865)
Parliamentary appropriation for operating expenditures	28,174,163	24,585,645
Parliamentary appropriation for charges to environmental case	225,450	-
Remittance to the Treasury of the amount recovered from the Goods and Services Tax paid during previous reporting periods	-	(223,940)
Remittance to the Treasury of the proceeds from disposal of fixed assets	-	(5,850,099)
Amortization of deferred capital funding	4,299,010	3,594,890
Net loss	(764,387)	(1,011,369)
Balance sheet		
Current assets	10,903,188	8,497,262
Current liabilities	7,711,672	5,305,746
Due from Canada	-	2,625,809
Goods and services tax receivable	-	170,157
Fixed assets	139,506,492	138,664,414
Holdback	-	2,795,966
Employee future benefits	801,052	722,351
Environmental obligations	1,000,000	-
Deferred capital funding	129,939,826	130,920,889
Shareholder's equity	10,957,130	10,212,690
Financial position		
Operating activities	(2,664,162)	619,813
Investing activities	(4,826,774)	(1,302,877)
Financing activities	4,826,774	1,302,877
(Decrease) increase of cash flow	(2,664,162)	619,813

THE SEAWAY INTERNATIONAL BRIDGE CORPORATION LTD.

(As of March 31, 2007)

BOARD OF DIRECTORS AND OFFICERS

Board of Directors

Sheila Tremblay, *President*

Collister Johnson, *Vice-President*

Guy Berthiaume, *Director*

Salvatore Pisani, *Director*

Roger J. Forgues, *Director*

Edward Margosian, *Director*

John M. Kroon, *Director*

André G. Poirier, *Director*

Officers and Senior Managers

Gerard Lalonde, *Treasurer*

Edward Margosian, *Assistant Treasurer*

Roger J. Forgues, *Assistant Treasurer*

Norman B. Willans, *General Counsel and Corporate Secretary*

Hendrik H. Saaltink, *General Manager*

COMMITTEES OF THE SIBC BOARD OF DIRECTORS

Audit Committee

John M. Kroon, *Chairperson*

Edward Margosian, *Member*

Roger J. Forgues, *Member*

Management Committee

John M. Kroon, *Chairperson*

Sheila Tremblay, *Member*

Salvatore Pisani, *Member*

Risk Management Committee

Hendrik H. Saaltink, *Chairperson*

Wade Dorland, *Member*

Ian McPherson, *Member*

FINANCIAL SUMMARY

The Seaway International Bridge Corporation, Ltd.

(in dollars)	2007	2006
Operating results		
Revenues		
Tolls	3,924,857	3,670,601
Rentals	142,728	142,846
Investments	101,948	65,676
Others	8,750	14,550
Expenses		
Maintenance	1,363,149	1,319,732
Tolls collection	772,050	704,663
Administration	927,752	931,347
Amortization	156,594	168,103
Net income	958,738	769,828
Balance sheet		
Current assets	3,171,129	2,590,577
Current liabilities	1,141,921	1,018,579
Capital assets	917,881	821,655
Bridge and infrastructure betterments	123,541	156,729
Provision for employees future benefits	288,453	312,736
Capital stock and debentures payable	16,000	16,000
Due to venturers	2,766,177	2,221,646
Financial position		
Operating activities	1,218,579	964,465
Investing activities	(239,858)	(132,502)
Financing activities	(403,052)	(911,091)
Increase (decrease) of cash and cash equivalents	575,669	(79,128)

THE ST. MARY'S RIVER BRIDGE COMPANY

(As of March 31, 2007)

BOARD OF DIRECTORS AND OFFICERS

James McIntyre, *President*

Alexander Harry, *Vice-President*

Rick Talvitie, *Director*

Mary Trbovich, *Director*

Helen Gillespie, *Director*

Gerald H. Johnston, *Director*

Lorie Bottos, *Director*
and Secretary-Treasurer

FINANCIAL SUMMARY

St. Mary's River Bridge Company

(in dollars)	2006	2005
Operating results		
Revenues		
Tolls	2,702,532	2,991,370
Leases and licences	297,544	305,844
Investments	130,745	76,523
Other	91,270	92,513
Expenses		
Maintenance	1,317,576	1,241,328
Tolls collection	845,960	817,010
Administration	770,531	769,710
Amortization	395,172	390,341
Net income	(107,148)	247,861
Balance sheet		
Current assets	3,629,364	3,679,866
Current liabilities	941,291	889,844
Capital assets	8,157,194	8,231,347
Capital stock	1,500	1,500
Retained earnings	10,348,706	10,455,854
Financial positions		
Operating activities	259,320	657,322
Investing activities	(393,681)	(2,082,864)
Increase (decrease) of cash and cash equivalents	(134,361)	(1,425,542)

GOVERNANCE AT FBCL

In 2006 – 2007 the FBCL Governance Committee continued to be active on a number of fronts including the following highlights:

In line with the requirements of the government's accountability regime, the Committee oversaw the split of the positions of President and CEO.

The Committee oversaw the development and implementation of a new policy on disclosure protection. The policy is consistent with the federal government's policy and is tailored to meet the needs of FBCL. The policy has been shared with the Governance Committees at the subsidiaries.

The Corporation's Governance Handbook was revised, approved by the Committee and distributed to the subsidiaries as a guide in the development of their handbooks.

The Committee approved a document that describes the specific steps to be taken to ensure that its responsibilities related to each of the ten Treasury Board governance guidelines are discharged appropriately.

The Committee discussed and approved an approach to Board performance evaluation to be applied at the parent and recommended at the subsidiaries.

The Committee initiated a restructuring of the Risk Management Committee to include Board-level participation to ensure that a Board-level perspective is brought to bear on risk management issues.

Going forward, the FBCL Governance Committee will continue to oversee the evolution of governance practices at the parent to ensure alignment with developments in the broad public sector. As well, the Committee will oversee the continuing evolution and clarification of governance responsibilities between the parent and its subsidiaries.

CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS

Management's Responsibility for Financial Statements	48
Auditor's Report	49
Consolidated Balance Sheet	50
Consolidated Statement of Operations and Retained Earnings	51
Consolidated Statement of Cash Flows	52
Notes to Consolidated Financial Statements	53-65
Corporate Offices	66

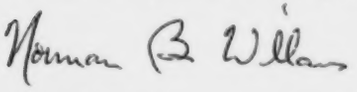
MANAGEMENT'S RESPONSIBILITY FOR FINANCIAL STATEMENTS

The consolidated financial statements contained in this annual report have been prepared by Management in accordance with Canadian generally accepted accounting principles, and the integrity and objectivity of the data in these consolidated financial statements are Management's responsibility. Management is also responsible for all other information in the annual report and for ensuring that this information is consistent, where appropriate, with the information and data contained in the consolidated financial statements.

In support of its responsibility, Management has developed and maintains books of account, records, financial and management controls, information systems and management practices. These are designed to provide reasonable assurance as to the reliability of financial information, that assets are safeguarded and controlled, and that transactions are in accordance with Part X of the *Financial Administration Act* and regulations, the *Canada Business Corporations Act*, the *Canada Marine Act* and regulations as well as the articles and by-laws of the Corporation and its wholly-owned subsidiaries.

The Board of Directors is composed of directors who are not employees of the Corporation. The Board of Directors is responsible for ensuring that Management fulfils its responsibilities for financial reporting and internal control. The Board exercises its responsibilities through the Audit Committee comprised of external members. The Committee meets with Management and the independent external auditor to review the manner in which these groups are performing their responsibilities and to discuss auditing, internal controls, and other relevant financial matters. The Audit Committee has reviewed the consolidated financial statements with the external auditor and has submitted its report to the Board of Directors. The Board of Directors has reviewed and approved the consolidated financial statements.

The Corporation's external auditor, the Auditor General of Canada, audits the consolidated financial statements and reports to the Minister responsible for the Corporation.



Norman Willans
Acting Chief Executive Officer

June 19, 2007

Auditor General of Canada
Vérificatrice générale du Canada

To the Minister of Transport, Infrastructure and Communities

I have audited the consolidated balance sheet of The Federal Bridge Corporation Limited as at March 31, 2007 and the consolidated statements of operations and retained earnings and cash flows for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Corporation's management. My responsibility is to express an opinion on these financial statements based on my audit.

I conducted my audit in accordance with Canadian generally accepted auditing standards. Those standards require that I plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In my opinion, these consolidated financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Corporation as at March 31,2007 and the results of its operations and its cash flows for the year then ended in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. As required by the *Financial Administration Act*, I report that, in my opinion, these principles have been applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, in my opinion, the transactions of the Corporation and its wholly-owned subsidiaries that have come to my notice during my audit of the consolidated financial statements have, in all significant respects, been in accordance with Part X of the *Financial Administration Act* and regulations, the *Canada Business Corporations Act*, the *Canada Marine Act* and regulations, and the articles and by-laws of the Corporation and its wholly-owned subsidiaries.

Joanne Chenail-Trépanier, CA
for the Auditor General of Canada

Ottawa, Canada
June 19, 2007

CONSOLIDATED BALANCE SHEET

As at March 31, 2007

	2007	2006
	$	$
ASSETS		
Current		
Cash and cash equivalents	**10,672,121**	8,731,981
Short-term investments (Note 3)	**12,926,971**	14,625,716
Accounts receivable	**1,181,228**	1,593,859
Advance to co-venturer (Note 4)	**248,710**	201,526
Accrued interest receivable	**95,450**	120,293
Prepaid expenses	**302,878**	505,222
Due from Canada (Note 5)	**7,576,118**	3,901,951
	33,003,476	29,680,548
Long-term		
Due from Canada (Note 5)	**–**	2,625,809
Fixed assets (Note 6)	**168,340,797**	168,174,733
	201,344,273	200,481,090
LIABILITIES		
Current		
Accounts payable	**9,503,355**	6,423,263
Deferred revenue	**583,800**	567,224
Instalments on obligation under capital lease	**10,866**	10,353
	10,098,021	7,000,840
Long-term		
Client deposit	**100,000**	100,000
Due to co-venturer (Note 4)	**1,322,782**	1,035,470
Obligation under capital lease (Note 7)	**8,521**	19,348
Holdback (Note 5)	**–**	2,795,966
Provision for employee future benefits (Note 10)	**1,245,355**	1,104,523
Environmental obligation (Note 14)	**1,000,000**	–
Deferred capital funding (Note 8)	**130,426,366**	131,465,556
Non-controlling interest	**657,556**	666,846
	134,760,580	137,187,709
	144,858,601	144,188,549
Commitments (Note 13)		
SHAREHOLDER'S EQUITY		
Capital stock		
Authorized		
Unlimited number of shares, without par value		
Issued and fully paid		
1 share	**1**	1
Contributed capital	**53,664,379**	53,664,379
Retained earnings	**2,821,292**	2,628,161
	56,485,672	56,292,541
	201,344,273	200,481,090

The accompanying notes form an integral part of the consolidated financial statements.

Approved by the Board of Directors :

Arthur Hamilton, *Director*

Normand Brochu, *Director*

On behalf of Management:

Gérard Lalonde, *Director,*
Administrative Services and Treasurer

CONSOLIDATED STATEMENT OF OPERATIONS AND RETAINED EARNINGS

For the year ended March 31, 2007

	2007	2006
	$	$
Revenues		
Tolls	**4,664,961**	4,826,671
Leases and licenses	**4,811,695**	4,838,552
Thousand Islands Bridge operating revenue (Note 9)	**3,433,054**	4,099,275
Gain (loss) on disposal of fixed assets	**(24,011)**	5,469,015
Interest	**932,293**	635,258
Other	**199,560**	42,271
	14,017,552	19,911,042
Expenses		
Maintenance	**24,650,719**	20,468,057
Operation	**5,107,580**	4,899,830
Administration	**7,629,501**	7,360,568
Thousand Islands Bridge operating expenses (Note 9)	**2,772,412**	2,515,778
Amortization	**6,565,449**	5,793,679
	46,725,661	41,037,912
Loss before government funding and share of non-controlling interest	**(32,708,109)**	(21,126,870)
Government funding		
Parliamentary appropriation for operating expenses	**28,534,813**	24,585,645
Amortization of deferred capital funding (Note 8)	**4,357,137**	3,627,724
Remittance to the Consolidated Revenue Fund of the recovery of the Goods and Services Tax paid in prior years	–	(223,940)
Remittance to the Consolidated Revenue Fund of the proceeds from the disposal of fixed assets	–	(5,850,099)
	32,891,950	22,139,330
Net earnings before share of non-controlling interest	**183,841**	1,012,460
Share of non-controlling interest	**9,290**	(21,490)
Net earnings	**193,131**	990,970
Retained earnings, beginning of year	**2,628,161**	1,637,191
Retained earnings, end of year	**2,821,292**	2,628,161

The accompanying notes form an integral part of the consolidated financial statements.

CONSOLIDATED STATEMENT OF CASH FLOWS

For the year ended March 31, 2007

	2007	2006
	$	$
Operating activities		
Net earnings	**193,131**	990,970
Non-cash items		
Amortization of fixed assets	**6,565,449**	5,793,679
Loss (gain) on disposal of fixed assets	**24,011**	(5,469,015)
Amortization of deferred capital funding	**(4,357,137)**	(3,627,724)
Decrease in long-term due from Canada	**2,625,809**	–
Increase in provision for employee future benefits	**140,832**	99,970
Non-controlling interest	**(9,290)**	21,490
Changes in working capital items (Note 11)	**(2,780,831)**	(539,548)
Cash flows used for operating activities	**2,401,974**	(2,730,178)
Investment activities		
Decrease (increase) in short-term deposits	**1,698,745**	(1,626,981)
Acquisition of fixed assets	**(5,764,644)**	(9,187,732)
Disposal of fixed assets	**9,120**	5,850,099
Cash flows used for investment activities	**(4,056,779)**	(4,964,614)
Financing activities		
Increase in due to co-venturer	**287,312**	227,365
Increase in deferred capital funding	**3,317,947**	6,901,323
Repayment of obligation under capital lease	**(10,314)**	(11,211)
Contributed capital from Canada for the acquisition of land	**–**	1
Cash flows from financing activities	**3,594,945**	7,117,478
Net increase (decrease) for the year	**1,940,140**	(577,314)
Cash and equivalents, beginning of year	**8,731,981**	9,309,295
Cash and equivalents, end of year	**10,672,121**	8,731,981

The accompanying notes form an integral part of the consolidated financial statements.

NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS

Year ended March 31, 2007

1 – AUTHORITY AND ACTIVITIES

The Federal Bridge Corporation Limited (the "Corporation"), incorporated on September 2, 1998 under the *Canada Business Corporations Act*, is a Crown corporation under Schedule III Part I of the Financial Administration Act and is not subject to income tax under the provisions of the *Income Tax Act*.

In accordance with a directive issued by the Minister of Transport, under the *Canada Marine Act*, the St. Lawrence Seaway Authority transferred its assets on October 1, 1998. Specifically, the responsibility for The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated, for The Seaway International Bridge Corporation, Ltd., and for the operations of theThousand Islands Bridge were transferred to The Federal Bridge Corporation Limited. The responsibility for the Melocheville Tunnel and the Mercier Bridge were transferred to the subsidiary, The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated.

On October 17, 2000, the Federal Bridge Corporation Limited acquired 91.33% of the outstanding voting and participating shares of St. Mary's River Bridge Company from the province of Ontario for $1,370.

The Corporation's primary activities involve the management and operation of bridges, installations and other assets. Moreover, the Corporation may acquire land and build structures or other assets and acquire shares or interests in any other bridge management corporation.

The subsidiary, The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated, depends on the federal government for its funding. The Federal Bridge Corporation Limited and its subsidiary, St. Mary's River Bridge Company, and its joint venture operated by The Seaway International Bridge Corporation, Ltd., are self-financed using their own operating income.

2 – SUMMARY OF SIGNIFICANT ACCOUNTING POLICIES

These consolidated financial statements have been prepared in accordance with Canadian generally accepted accounting standards. Significant accounting policies are set out below:

a) Basis of consolidation

The consolidated financial statements include the accounts of The Federal Bridge Corporation Limited, its wholly-owned subsidiary, The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated, the 91.33% owned subsidiary, St. Mary's River Bridge Company and its proportionate share (50%) of its interest in its joint venture operated by The Seaway International Bridge Corporation Ltd. The fiscal year-end of the wholly-owned subsidiary and the joint venture is March 31 while that of the subsidiary, the St. Mary's River Bridge Company, is December 31.

b) Parliamentary appropriations

The parliamentary appropriations, which the subsidiary The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated uses to cover the excess of expenditures over the revenues of operations is reflected in the consolidated statement of operations and retained earnings. In this regard, operating expenses do not include amortization, any change in the provision for employee future benefits and any gain or loss on disposal of fixed assets.

The portion of the parliamentary appropriation used by the subsidiary to finance the acquisition of fixed assets is accounted for as deferred capital funding on the balance sheet and amortized on the same basis as the related fixed assets. The portion used to finance non depreciable fixed assets is recorded as contributed capital.

Any portion of the parliamentary appropriation that the subsidiary is entitled to but which is not received by year end is shown as an amount due from Canada. Any parliamentary appropriation received in excess of requirements is recorded as due to Canada. It is the subsidiary's policy to reimburse this amount in the following fiscal year.

c) Fixed assets

Fixed assets are recorded at cost. Replacements and major improvements which extend the useful service lives of existing assets are capitalized. Repairs and maintenance are charged to operations as incurred.

Mitigation measures arising from environmental obligations are recorded according to the present value of the estimated discounted cash flows of costs that are most likely to be incurred.

Amounts included in projects in progress are transferred to the appropriate fixed asset classification upon completion and are then amortized according to the Corporation's policy.

Fixed assets acquired from Government of Canada created departments, agencies and Crown corporations are accounted for at the transferor's carrying amount with the consideration shown in contributed capital when the transaction lacks commercial substance, otherwise they are accounted for at exchange amount.

Fixed assets are amortized over their estimated useful lives using the straight-line method, at the following rates:

Bridges	2% - 7%
Bridge and infrastructure betterments	5% - 10%
Deferred major repairs	10%
Vehicles, equipment and equipment under capital lease	3% - 33%
Buildings	2% - 20%

d) Revenue recognition

Tolls collection revenue is recognized when tolls are collected as vehicles pass through toll booths.

Leases and permits revenue is recognized using the accrual method of accounting in accordance with the lease agreements.

Revenue from leases, licenses and toll tickets for services that have not been provided is deferred and recognized in income as the services are provided.

Interest income is recognized using the accrual method of accounting.

e) Employee future benefits

Termination benefits

Employees of the Corporation, its wholly-owned subsidiary and its joint venture are entitled to specified benefits on termination as provided for under conditions of employment, through a severance benefit plan. The Corporation recognizes the cost of future severance benefits over the periods in which the employees render services to the entity and liability for these benefits is recorded in the accounts as the benefits accrue to employees.

Pension plan

All employees of the subsidiary The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated and the joint venture operated by The Seaway International Bridge Corporation Ltd participate in the Public Service Pension Plan administered by the Government of Canada. The subsidiary and the joint venture contribution to the plan reflect the full cost of the employer contributions. This amount is currently based on a multiple of the employee's required contributions, and may change from time to time depending on the experience of the Plan. These contributions represent the total pension obligations of the subsidiary and the joint venture and are charged to operations on a current basis. The subsidiary and the joint venture are not currently required to make contributions with respect to actuarial deficiencies of the Public Service Pension Plan.

The Federal Bridge Corporation Limited employees participate in a defined contribution private pension plan and the cost of this plan is shared by the employees and the Corporation. The Corporation's contributions are expensed when services are rendered and represent the total pension obligation of the Corporation. The terms of payment of past service contributions are set by the applicable purchase conditions, generally over the number of years of services remaining prior to retirement.

f) Measurement uncertainty

The preparation of financial statements in accordance with Canadian generally accepted accounting principles requires management to make estimates and assumptions that affect the reported amounts of assets and liabilities at the consolidated financial statements date and the reported amounts of revenues and expenses during the reporting period. The estimated useful life of fixed assets, accrued liabilities for major maintenance repairs and estimates pertaining to claims received from suppliers as well as employee future benefits obligations, environmental obligations and contingencies are the most significant items where estimates are used. Actual results could differ significantly from those estimates.

g) Environmental obligations

When Management concludes that it is probable that a liability exists with respect to environmental issues or other matters and if the amount of the loss can be estimated with a reasonable amount of effort, estimated future costs are recorded as a liability in the financial statements. Costs that permit the extension of the lifespan of the Corporation's assets, increase their capacity, safety or effectiveness, or are committed to reduce or prevent future environmental contamination can be capitalized. Other expenses related to environmental measures are accounted as soon as they are incurred.

h) Future accounting changes

In January 2005, the Canadian Institute of Chartered Accountants (CICA) issued the following two accounting standards. These new standards become effective for the Corporation on April 1st, 2007 and will be applied prospectively.

Financial instruments – Recognition and measurement

This standard sets out criteria for the recognition, derecognition, measurement and classification of financial instruments. The Corporation will categorize its financial assets and liabilities as held for trading, held to maturity or as loans and receivables. The category available for sale will not be used by the Corporation. Financial assets and liabilities categorized as held for trading will be measured at fair value while financial assets and liabilities held to maturity as well as loans and receivables will be measured at amortized cost.

Comprehensive income

This standard requires that certain gains and losses that would otherwise be recorded as part of net income to be presented in other comprehensive income until such time as it is considered appropriate for them to be recognized in net income. The Corporation will be required to present a new financial statement titled Comprehensive Income to record such amounts until they are realized.

In accordance with these new standards, the carrying value of our financial assets and liabilities will be re-measured as appropriate on April 1, 2007. The adjustment to their carrying values will be recognized as an adjustment to the opening balance of retained earnings.

3 – SHORT-TERM INVESTMENTS

The Corporation invests in the short-term money market. The short-term investments are mainly composed of Canadian Treasury bills, guaranteed debentures and term deposits. These investments are held to maturity and the rate of return on short-term investments varied between 3.75% to 5.16% for the year ended March 31, 2007 (2006 - 2.5% to 4.43%). On average, the term to maturity is 162 days (2005 - 251 days). The fair value of the short-term deposits approximates the book value due to their impending maturity.

	2007	2006
	$	$
Treasury bills	**10,286,143**	9,999,506
Term deposits	**2,321,832**	4,307,871
Guaranteed debentures	**318,996**	318,339
Total	**12,926,971**	14,625,716

4 – ADVANCE AND DUE TO CO-VENTURER

The advance and the due bear interest monthly at the average one-year Treasury bill rate. The due to co-ventrurer has no repayment terms. As at March 31, 2007, their carrying amounts approximated their fair value.

5 – DUE FROM CANADA

During the period ended March 31, 2005, the subsidiary, The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated, reimbursed to the Consolidated Revenue Fund an amount of $2,625,809 corresponding to parliamentary appropriations cashed within parliamentary appropriation requests from 2001 to 2003 and related to a holdback on a contract which will only be paid in October 2007. As at March 31, 2007, the holdback, in the amount of $2,795,966 is included with accounts payable and at the disbursement of the holdback in 2007, the subsidiary will make a funding request to the Consolidated Revenue Fund. The request will not affect approved budgets nor the reference level for 2007-2008.

6 – FIXED ASSETS

	2007			2006
	Cost	Accumulated amortization	Net Book Value	Net Book Value
	$	$	$	$
Land	4,234,733		4,234,733	4,234,734
Bridges and roads	295,514,072	141,920,284	153,593,788	155,136,141
Vehicles and equipment	7,343,227	5,126,033	2,217,194	2,267,335
Buildings	5,119,567	2,897,943	2,221,624	2,102,907
Bridge and infrastructure betterments	1,109,142	1,047,371	61,771	78,365
Projects in progress	5,005,441	–	5,005,441	4,331,672
Environmental obligations	1,000,000	–	1,000,000	–
Equipment under capital lease	58,245	51,999	6,246	23,579
	319,384,427	151,043,630	168,340,797	168,174,733

The cost of the Bonaventure Autoroute, the initial cost of the Jacques Cartier Bridge and the initial cost of the Canadian portion of the Sault Ste. Marie Bridge, included in the Bridges and roads above, are fully amortized.

Bridge and infrastructure betterments represent the cost of major rehabilitation projects, which maintain the reliability of the North and South Channel of the Seaway International Bridge in Cornwall.

7 – OBLIGATION UNDER CAPITAL LEASE

	2007	2006
	$	$
Obligation under capital lease, 4.644%, payable in monthly instalments, maturing in 2009	**19,387**	29,701
Instalments due within one year	**10,866**	10,353
Long-term instalments due	**8,521**	19,348

Future minimum lease payments for the next two years under a capital lease expiring in 2009 and balance of the obligation under this capital lease:

	$
2008	11,514
2009	8,670
	20,184
Interest included in minimum lease payments	797
Principal portion of capital lease payments	19,387

8 – DEFERRED CAPITAL FUNDING

	2007	2006
	$	$
Balance, beginning of year	**131,465,556**	128,191,957
Parliamentary appropriation to finance the acquisition of amortizable fixed assets	**3,317,947**	6,901,323
Amortization	**(4,357,137)**	(3,627,724)
Balance, end of year	**130,426,366**	131,465,556

9 – THOUSAND ISLANDS BRIDGE OPERATING REVENUES AND EXPENSES

These revenues and these expenses represent the Corporation's share of the income and expenses from operations of the Canadian portion of the Thousand Islands Bridge in accordance with a management agreement between The Federal Bridge Corporation Limited and the Thousand Islands Bridge Authority.

10 – EMPLOYEE FUTURE BENEFITS

a) Pension benefits

The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated, the joint venture and all the employees contribute to the Public Service Pension Plan. This pension plan provides benefits based on years of service and average earnings at retirement. The benefits are fully indexed to the increase in the Consumer Price Index. The Federal Bridge Corporation Limited and all its eligible employees participate in a defined contribution plan. During the year, the Corporation's and employee's contributions to these plans were as follows:

	2007	2006
Contributions	**$**	$
Corporation	**654,400**	614,335
Employees	**264,158**	256,637

b) Severance benefits

The Federal Bridge Corporation Limited, its subsidiary, The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated, and its joint venture provide severance benefits to their employees based on years of service and final salary and for the joint venture, on accumulated sick leave days. This benefit plan is not pre-funded and thus has no assets, resulting in a plan deficit equal to the accrued benefit obligation.

Information about the plan, as measured at the balance sheet date, is as follows:

	2007	2006
	$	$
Accrued benefit obligation, beginning of year	**1,405,308**	1,209,859
Cost for the year	**443,604**	216,012
Benefits paid during the year	**(343,654)**	(20,563)
Accrued benefit obligation, end of year	**1,505,258**	1,405,308
Short-term portion included in accounts payable	**(259,903)**	(300,785)
Long-term portion	**1,245,355**	1,104,523

11 – NET CHANGES IN WORKING CAPITAL OTHER THAN CASH

	2007	2006
	$	$
Decrease in accounts receivable	**412,631**	386,944
Decrease (increase) in advance to co-venturer	**(47,184)**	254,019
Decrease (increase) in accrued interest receivable	**24,843**	(78,620)
Decrease in prepaid expenses	**202,344**	140,413
Increase in due from Canada	**(3,674,167)**	(1,902,412)
Increase in accounts payable (Note 5)	**284,126**	592,582
Increase in deferred revenue	**16 576**	67,526
Net changes	**(2,780,831)**	(539,548)

12 – RELATED PARTY TRANSACTIONS

In addition to those related party transactions disclosed elsewhere in these financial statements, the Corporation is related in terms of common ownership to all Government of Canada created departments, agencies and Crown corporations. The Corporation enters into transactions with these entities in the normal course of business. These operations are measured at the exchanged amounts, which is the value of the consideration established and agreed upon by the related parties. During the year, the Corporation recovered costs totalling $304,825 ($299,000 in 2006) from related parties. As at March 31, the Corporation recorded accounts receivable of $239,000 ($233,000 in 2006) from related parties.

13 – COMMITMENTS

a) Operations

The minimum amount which will be paid in future years under an agreement for police servicesending on June 30, 2008, is $3.4 million on an annual basis. This agreement is renewable at maturity unless notice to the contrary from one party.

b) Suppliers

The Corporation has commitments principally for major repairs, supply contracts, professional services and rental agreements for amounts totalling $11,205,575 until 2012. Minimum payments over the next years are as follows:

	$
2008	8,793,498
2009	1,482,364
2010	412,932
2011	412,932
2012	103,849

14 – CONTINGENCIES

a) In the normal course of its activities, the Corporation is the claimant or defendant or is involved in certain pending claims or lawsuits. It is the opinion of management that these claims or lawsuits will not result in any material liabilities to the Corporation. To the extent that the future event is likely to occur, and a reasonable estimate of the loss can be made, an estimated liability is accrued and an expense is recorded in the Corporation's financial statements.

b) With regards to the environment, the Corporation reviewed all of its properties to determine their environmental condition. The properties considered to be contaminated will require additional investigation in the coming years. Certain of these properties may eventually require decontamination or mitigation measures.

The most pressing environmental issue facing the Corporation is with the subsidiary, The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated and relates to the properties situated on the Bonaventure sector in Montreal (Technoparc sector). The properties, managed by the subsidiary since 1978, are located on a portion of a former waste fill site operated by the City of Montreal from 1866 to 1966. This old landfill site covers several properties belonging to various owners. Since 2003, the subsidiary has carried out investigations and ground-water toxicity tests of these properties and undertaken feasibility studies to determine the required mitigation measures. In light of the complexity of the problem, as well as the presence of several owners and the high costs associated with remedial measures, the Federal government is seeking a global solution to the environmental problem of this site and, in this context, other studies are currently in progress. Consequently, the cost of the mitigation measures to be put in place cannot be reasonably estimated at this time. In addition, cost-sharing aspects between the different owners involved will need to be determined. However, based on estimates of some costs put forward in a study conducted in 2005 and a recent study completed in 2006–2007, the subsidiary has assessed an estimated liability in the amount of $1,000,000 as at March 31, 2007. The subsidiary will eventually submit to the Treasury Board a request for special funding to undertake mitigation measures, according to the portion of costs to be borne, if necessary, by the Corporation.

In view of the above a $1,000,000 liability has been recorded in the financial statements.

15 – MAJOR WORK

In its endeavour to fulfill its mission, the subsidiary, The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated, must undertake major rehabilitation work on the roadway deck of the Honoré Mercier Bridge, which it intends to carry out through two contracts. This deck replacement work is scheduled to begin on the bridge in the summer 2007 and be completed by the fall 2009. In June 2006, the Treasury Board has approved an amount of $85 million for the project, including direct and indirect costs. This amount was based on an estimate prepared by a consultant in the course of a feasibility study. However, the estimate may possibly have to be revised upward, as the scope, methods and costs of some of the work have been refined since that date. Any additional amount required, as the case may be, will be the subject of another Treasury Board submission.

The North Channel Bridge replacement and corridor improvement project received approval from Treasury Board in October 2006 for funding in the amount of $75 million. The funding is intended to cover all costs associated with the construction of a new low level bridge, demolition of the existing bridge, upgrades to the roads, as well as redevelopment of the Custom's Plaza and construction of new facilities for the bridge operator and Toll plaza. Subject to ongoing negotiations

with third parties, an agreement in principles is expected to be finalized in the near future. The construction of the new bridge is expected to start in late summer 2008, with work on Cornwall Island to take place from 2009 to 2011. The present completion date for the project is schedule for 2012.

16 – FAIR VALUE OF FINANCIAL INSTRUMENTS

The carrying amount of short-term investments, accounts receivable, the advance to a co-venturer, accrued interest receivable, the amount due from Canada, the accounts payable, and the short-term portion of the obligation under capital lease approximates the fair value due to their short-term maturity.

The fair value of the long-term portion of the obligation under capital lease and the due to the co-venturer are not significantly different from their carrying amounts.

Unless otherwise noted, it is the management's opinion that the Corporation is not exposed to significant interest, currency or credit risks arising from these financial instruments.

17 – ASSET RETIREMENT OBLIGATIONS

a) The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated received a permit to install, maintain and use one cable for closed-circuit television signals on properties it does not own. This permit for a "during pleasure" term contains a cancellation clause under which the owner or the subsidiary may cancel the permit at any time by giving the other party written notice. Upon cancellation, the permit stipulates that the subsidiary must immediately remove its installations from the owner's land and premises, at its own expense, failing which the owner shall remove them and shall restore them at the subsidiary's expense or, at the owner's option, it may keep them without compensation. Neither the owner of the property nor the subsidiary have indicated their intent to cancel the permit. Since the cancellation date of the permit is unknown, no fair value can be estimated. Consequently, no liability on asset retirement obligations has been recorded in the Balance Sheet as at March 31, 2007.

b) The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated owns certain structures erected on land it does not own. The property owner has transferred management and administration thereof to the Government of Canada. The legal documents of the transfer provide that, in the event there is a change in the u e of these structures from the use

at the time of the transfer, the owner will resume control of the land without compensation for the structures erected provided they are in a condition that is satisfactory to the owner. At this time, the subsidiary does not intend to change the current use of these structures. Accordingly, no retirement obligation for these assets has been recognized in the financial statements.

18 - COMPARATIVE FIGURES

Certain figures from 2006 have been reclassified to be consistent with the presentation adopted in the current year.

CORPORATE OFFICES

The Federal Bridge Corporation Limited

55, Metcalfe Street, Suite 1210
Ottawa, Ontario K1P 6L5
Telephone: (613) 993-6880
Fax: (613) 993-6945
www.federalbridge.ca
info@federalbridge.ca

The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated

1111, Saint-Charles Street West
West Tower, Suite 600
Longueuil, Québec J4K 5G7
Telephone: (450) 651-8771
Fax: (450) 677-6912
www.pjcci.ca

The Seaway International Bridge Corporation, Ltd.

P.O. Box 836
Cornwall, Ontario K6H 5T7
Telephone: (613) 932-5113
Fax: (613) 932-9086
www.sibc.ca
hsaaltink@sibc.ca

The Thousand Islands Bridge Authority

P.O. Box 10
Lansdowne, Ontario K0E 1L0
Telephone: (315) 482-2501
Fax: (315) 482-5925
www.tibridge.com

The St. Mary's River Bridge Company

P.O. Box 580
Sault Ste. Marie, Ontario P6A 5N1
Telephone: (705) 759-5400
Fax: (705) 759-5405

RAPPORT ANNUEL ↓

2006-2007

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE
LES PONTS JACQUES CARTIER ET CHAMPLAIN INCORPORÉE
LA CORPORATION DU PONT INTERNATIONAL DE LA VOIE MARITIME, LTÉE
LA SOCIÉTÉ DU PONT DE LA RIVIÈRE STE MARIE

Imprimé au Canada sur papier recyclé

↑ Le pont Jacques-Cartier à Montréal
← Gros plan d'une partie de la superstructure du pont Jacques-Cartier

FSC
Sources Mixtes

RAPPORT ANNUEL ↓ 2006-2007

TABLE DES MATIÈRES

Perspective [illegible] 5

Notre mandat 5

Notre mission 5

Notre vision 5

Nos valeurs 5

Examen oper[illegible] 10

Rendement [illegible]

objectifs stra[illegible] 10

Débat et ana[illegible] 10

Ponts et infr[illegible] 10

Direction et [illegible] 10

La Société des ponts fédéraux Limitée (SPFL) est présentement propriétaire et gestionnaire de certaines des traversées les plus importantes et les plus stratégiques au pays. En 2006-2007, plus de 134 millions de véhicules ont transité sur les structures de la SPFL. Ces dernières comptent ainsi parmi les plus achalandées au Canada. Ces infrastructures jouent un rôle important dans le réseau de transport du Canada.

La SPFL a affiché un bon rendement dans l'exécution de son mandat. Les objectifs clés de 2006-2007 ont été atteints ou sont en voie de l'être. Les pratiques de gouvernance et de gestion ont été consolidées et sont conformes aux meilleures pratiques des secteurs privé et public. Des projets importants ont été entrepris, dont : la renégociation de l'entente Canada/États-Unis relative à la traversée internationale de Sault Ste Marie; les négociations avec le conseil mohawk d'Akwesasne au sujet du remplacement du pont du chenal nord à Cornwall; les négociations avec le conseil mohawk de Kahnawake pour le remplacement du tablier du pont Honoré-Mercier à Montréal, et la création d'approches innovatrices en vue de garantir une traversée sécuritaire et rapide des ponts reliant l'île de Montréal à la Rive-Sud.

Un soin attentif à la sécurité du trafic et des traversées, au service à la clientèle et à la protection de l'environnement a constitué un facteur clé du succès de la SPFL. Ces aspects ont été et demeureront les grandes priorités de la Société et de ses filiales.

Les grands projets, dont le début est prévu en 2007-2008, comprennent le remplacement du tablier du pont Honoré-Mercier et le remplacement du pont du chenal nord à Cornwall.

La Société a d'importants défis stratégiques à relever : la conformité avec les nouvelles exigences réglementaires relatives aux traversées internationales; le renforcement de la sécurité et l'établissement d'exigences plus rigoureuses en matière de sécurité; l'impact de l'augmentation du trafic sur la capacité des infrastructures; la diminution du trafic sur certains ponts, entraînant une baisse des revenus; la nécessité, enfin, d'améliorer le recouvrement des coûts.

La SPFL a établi une série de stratégies afin de relever ces défis et elle travaille présentement en collaboration avec ses intervenants afin que le gouvernement du Canada soit en mesure de bénéficier de la gestion efficace des ponts et traversées tout en maximisant leur valeur.

NOTRE MANDAT

La Société des ponts fédéraux Limitée (SPFL) a été créée pour fournir au gouvernement du Canada sa supervision et son imputabilité pour les ponts sous sa responsabilité.

↑ Pont International de la voie maritime

Notre mandat place la SPFL dans une position unique. Parmi les divers organismes gouvernementaux responsables de l'exploitation de ponts au Canada, la SPFL est la seule société d'État créée expressément à titre de société mère ayant un mandat clair relatif à la supervision et à l'orientation stratégique des exploitants d'ouvrages relevants de sa responsabilité, dans des secteurs tels que :

- La gestion du risque
- La planification environnementale
- La sûreté et la sécurité
- La gestion financière
- La vérification

Le certificat de constitution de la SPFL (*Loi canadienne sur les sociétés par actions*) du 2 septembre 1998 stipule que :

Les activités de la Société doivent se limiter à ce qui suit :

a) Acquérir des terrains pour construire, entretenir ou exploiter des ponts reliant le Canada aux États-Unis, soit unilatéralement, soit en collaboration avec des autorités américaines. La Société est également autorisée par la Loi sur *l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent* à acquérir, en relation avec ces activités, des parts ou des biens de toute compagnie possédant, exploitant ou gérant des ponts;

b) Acquérir des terrains pour construire, entretenir, gérer ou exploiter d'autres ouvrages ou propriétés, si le gouverneur en conseil considère que c'est nécessaire, et selon les modalités qu'il approuve;

c) Acquérir ou devenir le cessionnaire, en partie ou en totalité, de biens, droits ou entreprises que l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent a transférés selon les directives du ministre des Transports en vertu de l'article 80 de la *Loi maritime du Canada*;

d) Moyennant l'approbation du gouverneur en conseil, louer à quiconque des terrains, propriétés ou centrales hydroélectriques qu'elle, l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, ou Sa Majesté du chef du Canada détient sous le contrôle de la SPFL ou de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent.

Pour les motifs ci-dessus, la Société détient les capacités et les pouvoirs d'une personne physique sujet à la *Loi sur la gestion des finances publiques*, à la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* et à ces articles tels que modifiés de temps à autre.

PERSPECTIVE DE
LA GESTION →

—	INFRASTRUCTURES	SOCIÉTÉ	STATUT	GESTION / EXPLOITATION
→ Région montréalaise				
→ Cornwall	Pont international de la voie maritime	Corporation du pont international de la voie maritime Ltée (CPIVM) *Loi canadienne sur les sociétés par actions (LCSA)*	Filiale en propriété exclusive (100 % des actions détenues par la SPFL)	CPIVM (au nom des propriétaires canadiens et américains)
→ Kahnawake				
→ Mille-Îles	Pont international des Mille-Îles	The Thousand Islands Bridge Authority (TIBA – incorporée dans l'État de New York)	TIBA n'est pas une filiale La SPFL administre la partie canadienne du pont, conformément au mandat attribué par le gouvernement du Canada Entente d'exploitation avec TIBA	TIBA (Société américaine)

Région Montréal	Pont Jacques-Cartier Pont Champlain Estacade du pont Champlain Partie fédérale du pont Honoré-Mercier Partie fédérale de l'autoroute Bonaventure Tunnel de Melocheville	Les ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (PJCCI) *Loi canadienne sur les sociétés par actions (LCSA)*	Filiale en propriété exclusive (100 % des actions détenues par la SPFL)	PJCCI
Cornwall	Pont international de la voie maritime	Corporation du pont International de la voie maritime (Ltée) (CPIVM) *Loi canadienne sur les sociétés par actions (LCSA)*	Filiale en propriété exclusive (100 % des actions détenues par la SPFL)	CPIVM (au nom des propriétaires canadiens et américains)
Sault Ste. Marie	Pont International de Sault Ste. Marie	Société du pont de la rivière Ste. Marie (Loi du Parlement)	Filiale de moins de 100% (91,3 % des actions pour la portion fédérale du pont sont détenues par la SPFL. Les autres actions sont détenues par les administrateurs et par la ville de Sault Ste. Marie)	International Bridge Authority (IBA – une entité administrative relevant du ministère des transports de l'État du Michigan) Joint International Bridge Authority (JIBA)
Mille Iles	Pont International des Mille-Îles	The Thousand Islands Bridge Authority (TIBA – Incorporée dans l'État de New York)	TIBA n'est pas une filiale La SPFL administre la partie canadienne du pont, conformément au mandat attribué par le gouvernement du Canada Entente d'exploitation avec TIBA	TIBA (Société américaine)

→ Autoroute Bonaventure
→ Piste cyclable du pont Jacques-Cartier

NOTRE MISSION

La mission de la SPFL est de garantir au gouvernement du Canada une garde optimale des ponts sous sa responsabilité et de garantir que ces structures sont sécuritaires et efficaces pour les utilisateurs. La SPFL s'acquitte de son mandat par :

- une orientation stratégique et des conseils aux exploitants de ponts relevant de son autorité à propos de questions clés telles que la sécurité, la sûreté, l'environnement et la gestion du risque;
- l'établissement d'un cadre de responsabilisation commun pour les exploitants de ponts relevant de son autorité.
- la mise à contribution des compétences et du savoir-faire de l'ensemble de son réseau;
- la prestation de conseils stratégiques à Transports Canada et à d'autres entités du gouvernement fédéral en matière de questions reliées aux ponts et aux autres infrastructures;
- une interaction stratégique avec d'autres intervenants clés (par ex. : autres paliers gouvernementaux au Canada, gouvernements et partenaires des États-Unis, communautés desservies par des traversées, des groupes d'utilisateurs, des exploitants publics et privés de ponts au Canada et à l'étranger).

NOTRE VISION

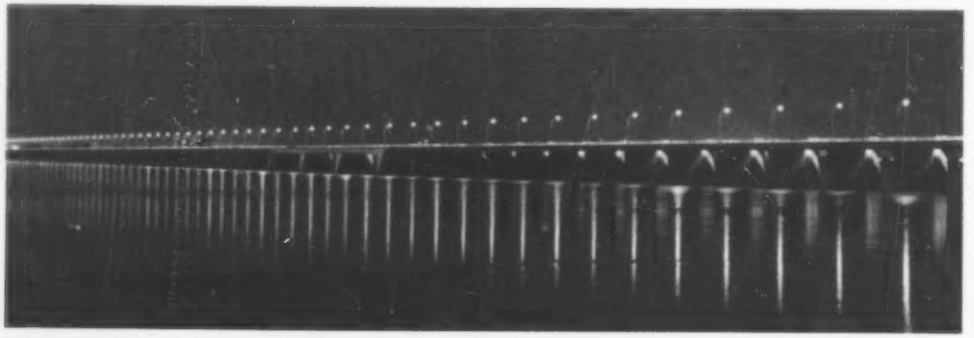
La Société des ponts fédéraux Limitée (SPFL) souhaite qu'on la reconnaisse comme un partenaire essentiel pouvant ajouter une plus value à la gestion, à la construction et à l'exploitation des ponts et des infrastructures routières au Canada.

La SPFL poursuivra son travail efficace, efficient et de qualité afin de renforcer sa contribution à titre d'intervenant essentiel parmi les propriétaires d'infrastructures au Canada.

NOS VALEURS

Pour que la SPFL puisse s'acquitter de sa mission, ses administrateurs et son personnel fondent leurs décisions et leurs interventions sur sept valeurs principales :

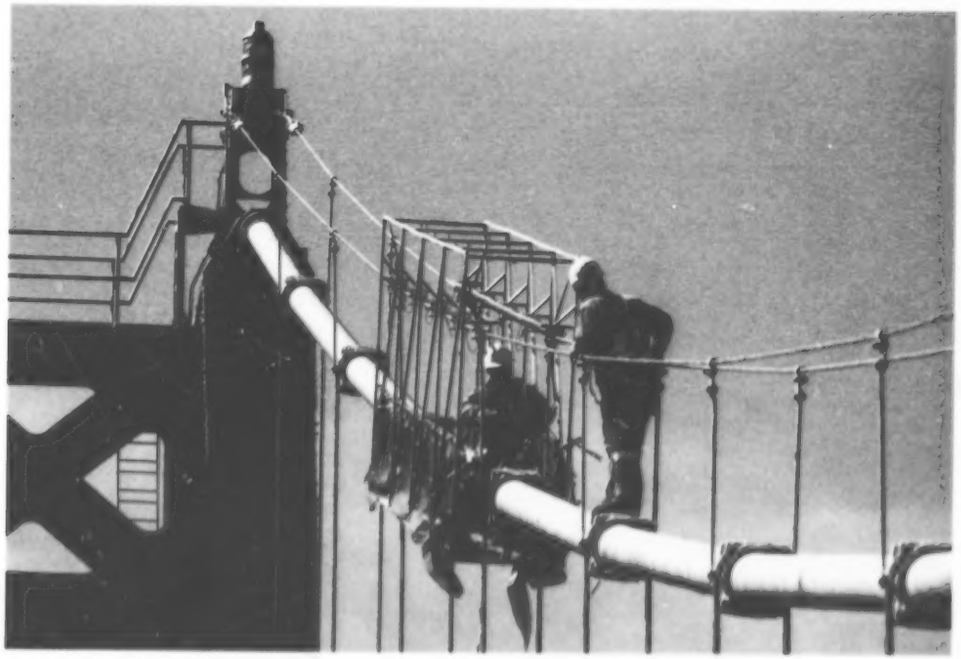
- des méthodes de gestion saines;
- une bonne planification;
- des alliances et des communications stratégiques;
- la satisfaction de la clientèle grâce à l'efficacité;
- la sûreté et la sécurité des usagers et des installations;
- la préservation de l'environnement;
- le respect et la reconnaissance des contributions de tous les intervenants.



→ L'estacade du pont Champlain

EXAMEN
OPÉRATIONNEL →

En 2006-2007, plus de 134 millions de véhicules ont transité sur nos structures. On estime à plus de 67 milliards $ la valeur des marchandises qui transitent sur les structures de la SPFL chaque année.



→ Peinture des câbles sur le pont international de la voie maritime

PARTENARIAT

La SPFL et ses filiales ont mis sur pied un solide réseau de partenaires. Les partenaires de la SPFL et de ses filiales peuvent être regroupés tel qu'illustré dans le tableau suivant :

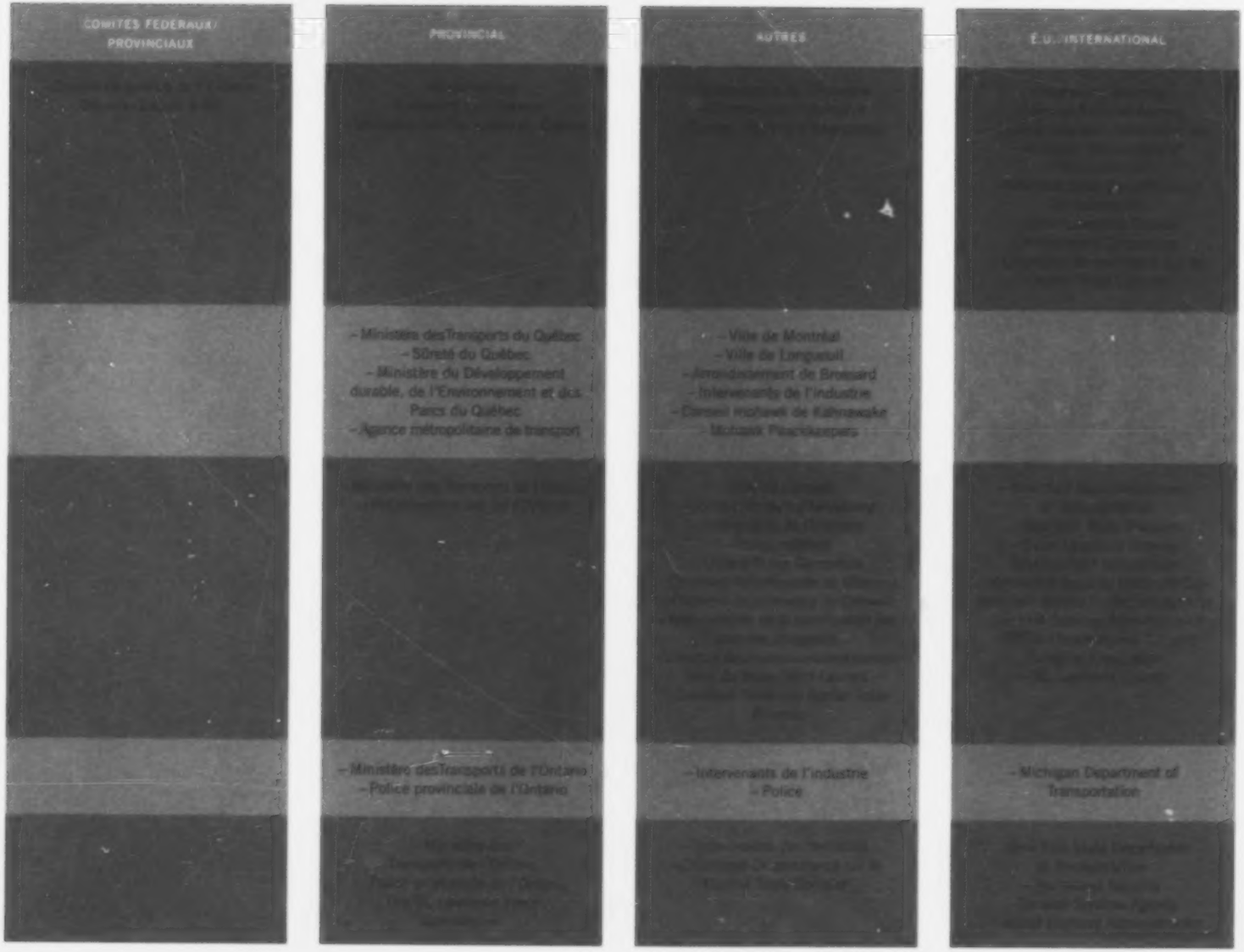
	FÉDÉRAL
→ Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (PJCCI)	- Transports Canada - Environnement Canada - Ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien
→ La Société du pont de la Rivière Ste Marie (SPRSM)	- Transport Canada - Agence des services frontaliers du Canada

FAITS SAILLANTS

Les ouvrages de la SPFL et de ses filiales ont un impact important sur l'économie locale, provinciale et régionale, en plus d'être essentiels au commerce international. Le total des actifs s'élève à 201 344 273 $. La SPFL et ses filiales comptent plus de 100 employés.

↓ Salle de contrôle des caméras de surveillance vidéo et des feux de voies des ponts Jacques-Cartier et Champlain

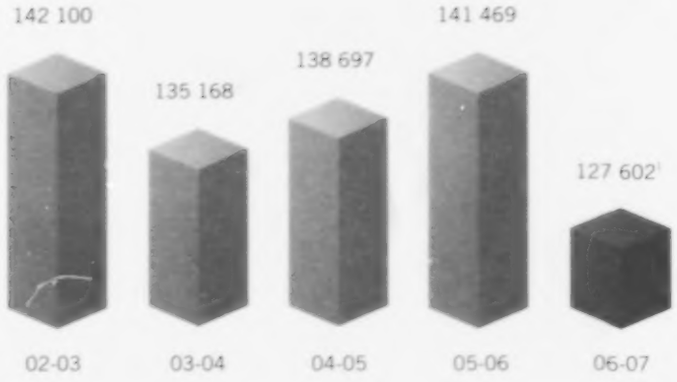
La Société des ponts fédéraux Limitée (SPFL)	– Conseil privé – Secrétariat du Conseil du Trésor – Transports Canada – Ministère des Finances – Agence des services frontaliers du Canada – Ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien – Infrastructures Canada
Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (PJCCI)	– Transports Canada – Environnement Canada – Ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien
La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée. (CPIVM)	– Secrétariat du Conseil du Trésor – Transports Canada – Agence des services frontaliers du Canada – Ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien – Environnement Canada
La Société du pont de la Rivière Ste Marie (SPRSM)	– Transport Canada – Agence des services frontaliers du Canada
The Thousand Islands Bridge Authority (TIBA)	– Agence des services frontaliers du Canada – Parcs Canada


COMITÉS FÉDÉRAUX/ PROVINCIAUX
PROVINCIAL
AUTRES
É.U./INTERNATIONAL
– Ministère des Transports du Québec
– Sûreté du Québec
– Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs du Québec
– Agence métropolitaine de transport
– Ville de Montréal
– Ville de Longueuil
– Arrondissement de Brossard
– Intervenants de l'industrie
– Conseil mohawk de Kahnawake
– Mohawk Peacekeepers
– Ministère des Transports de l'Ontario
– Police provinciale de l'Ontario
– Intervenants de l'industrie
– Police
– Michigan Department of Transportation

- Comité de gestion de l'Entente Canada-Québec A-30	- Ministère des Transports de l'Ontario - Ministère des Transports du Québec	- Intervenants de l'industrie - Chambres de Commerce - Conseil Mohawk d'Akwesasne	- Homeland Security - General Services Agency - Federal Highway Administration - Michigan Department of Transportation - New York State Department of Transportation - Saint Lawrence Seaway Development Corporation - Chambres de commerce sur le "Capital Trade Corridor"
- Ministère des Transports du Québec - Sûreté du Québec - Ministère du Développement Durable, de l'Environnement et des Parcs du Québec - Agence métropolitaine de transport		- Ville de Montréal - Ville de Longueuil - Aéroports de Montréal - Intervenants de l'industrie - Conseil mohawk de Kahnawake - Mohawk Peacekeepers	
- Ministère des Transports de l'Ontario - Police provinciale de l'Ontario		- Ville de Cornwall - Conseil mohawk d'Akwesasne - Intervenants de l'industrie - Police mohawk - Ontario Power Generation - Chambre de commerce de Massena - Chambre de commerce de Cornwall - Responsables de la planification des mesures d'urgence - L'institut des sciences environnementales du fleuve Saint-Laurent - Canadian /American Border Trade Alliance	- New York State Department of Transportation - New York State Troopers - Saint Lawrence Seaway Development Corporation - Homeland Security (incluant Customs and Border Protection Agency) - General Services Administration - IBTTA - International Toll and Turnpike Association - St. Lawrence County
- Ministère des Transports de l'Ontario - Police provinciale de l'Ontario		- Intervenants de l'industrie - Police	- Michigan Department of Transportation
	- Ministère des Transports de l'Ontario - Police provinciale de l'Ontario The St. Lawrence Parcs Commission	- Intervenants de l'industrie - Chambres de commerce sur le Capital Trade Corridor	- New York State Department of Transportation - Homeland Security - General Services Agency - Federal Highway Administration

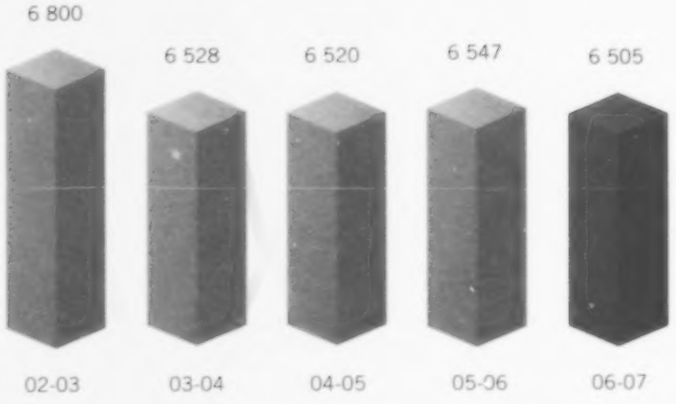
NOMBRE D'EMPLOYÉS (au 31 mars 2007)

NOMBRE DE PASSAGES – OUVRAGES DE LA RÉGION DE MONTRÉAL[1] (en milliers)



[1] Évaluation fondée sur les données de comptage de la circulation de PJCCI
[2] L'autoroute Bonaventure a été exclue des données 2006-2007

NOMBRE DE PASSAGES – PONTS INTERNATIONAUX[3] (en milliers)



[3] Sources :
– Comptage de la circulation, Thousand Islands Bridge Authority
– Comptage de la circulation, Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée, Joint International Bridge Authority
– Rapport final de vérification pour le pont international, États financiers

NOMBRE D'EMPLOYÉS (au 31 mars 2007)

Temps plein	10	44	21	44	35
Saisonnier	–	0	26	80	18
Étudiants	–	7	–	6	2
Temps partiel	–	–	–	5	0

NOMBRE DE PASSAGES - OUVRAGES DE LA RÉGION DE MONTRÉAL (en milliers)

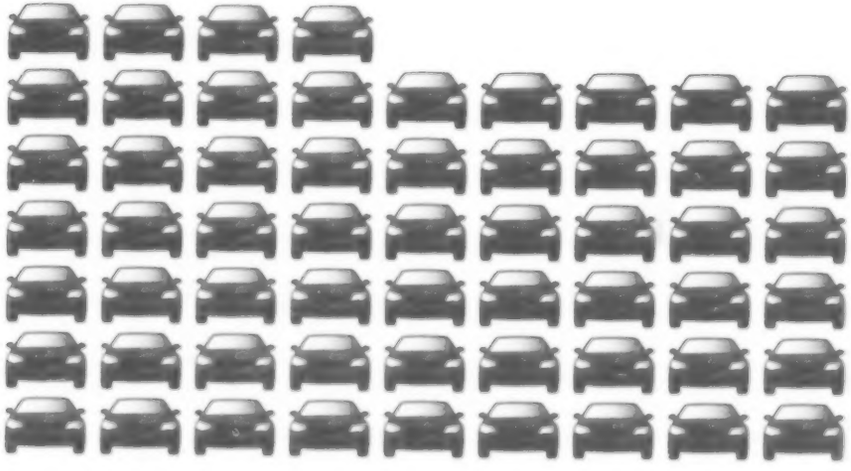
NOMBRE DE PASSAGES - PONTS INTERNATIONAUX (en milliers)

PASSAGES DE VÉHICULES (en millions)

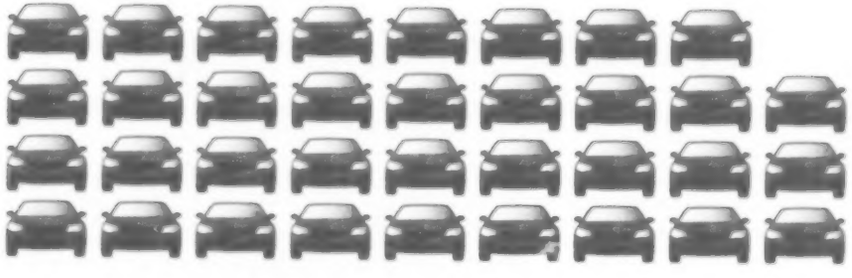
Total 134.1

[1] Évaluation fondée sur les données de comptage de la circulation de PJCCI
[2] Comptage de la circulation – Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée
[3] Comptage de la circulation – Thousand Islands Bridge Authority
[4] Joint International Bridge Authority – États financiers

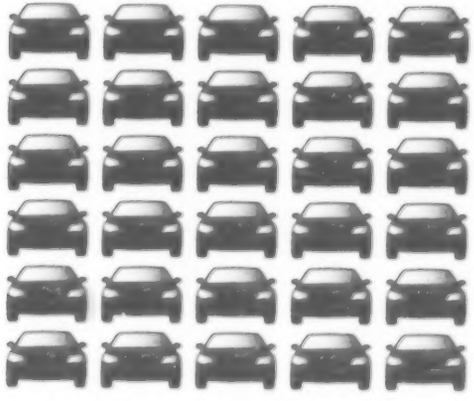
58.2 Pont Champlain[1]



35.4 Pont Jacques Cartier[1]



29.5 Pont Honoré-Mercier[1]



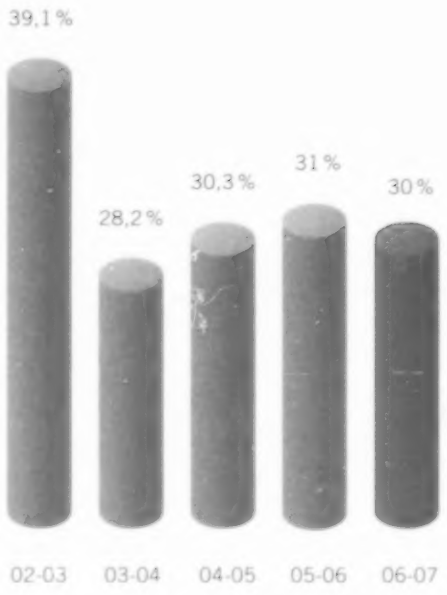
4.5 Tunnel de Melocheville[1]

2.5 Pont international de la voie maritime[2]

2.1 Pont des Mille-Îles[4]

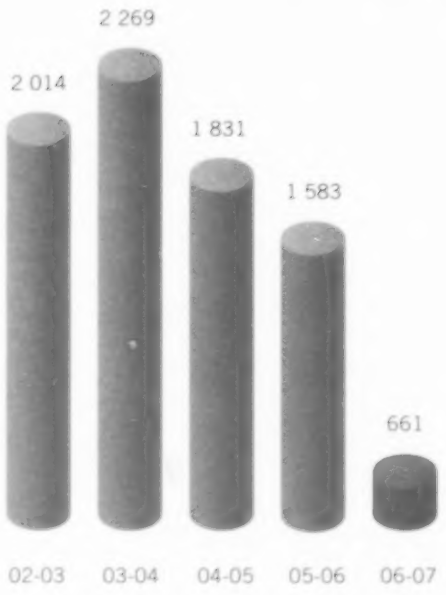
1.9 Pont international de Sault Ste. Marie[4]

PROPORTION DES DÉPENSES COUVERTES PAR LES REVENUS POUR L'ENSEMBLE DE NOS OUVRAGES
(en pourcentage)



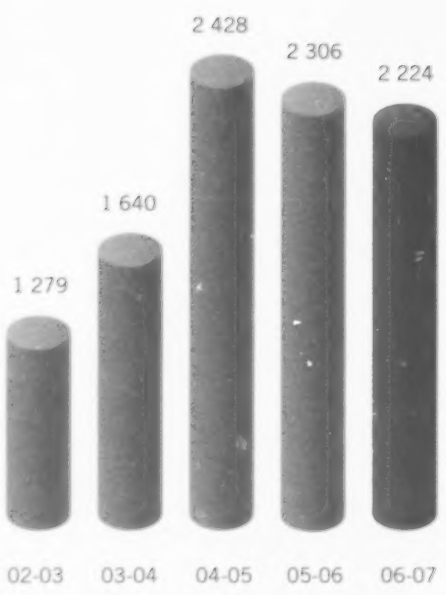
Les revenus générés par la Société sont suffisants pour couvrir approximativement 30 % de toutes les dépenses.

REVENUS D'EXPLOITATION TIRÉS DU PONT INTERNATIONAL DES MILLE-ÎLES (en milliers $)



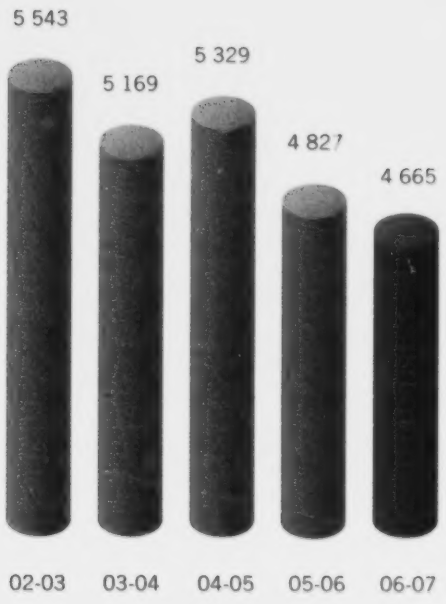
Les revenus d'exploitation relevant des opérations du pont des Mille-Îles déclinent depuis les cinq dernières années. Cette année le trafic commercial a été sévèrement touché.

BAUX ET PERMIS
(en milliers $)



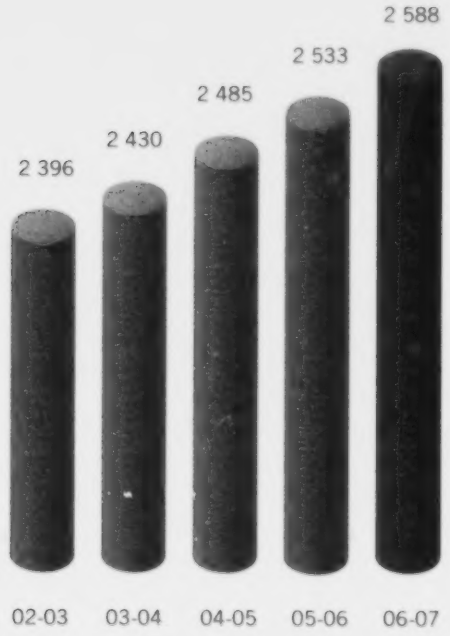
Les revenus des baux et permis, principalement provenant du magasin hors taxes au pont des Mille-Îles, ont décliné au cours des dernières années. Cette diminution est attribuable à la diminution du trafic à ce pont.

PÉAGES
(en milliers $)



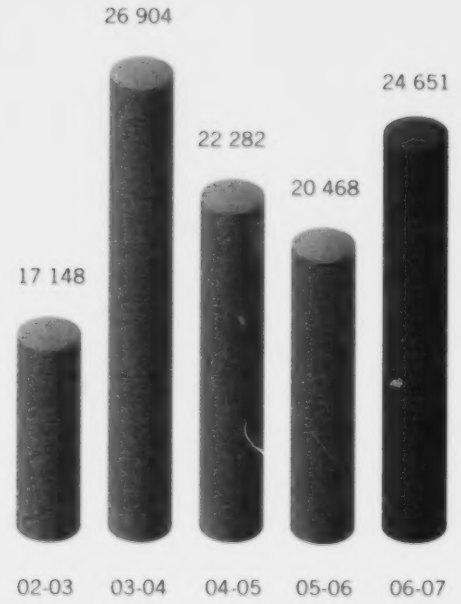
Les revenus des péages ont diminué de 3 % comparativement à l'an passé. Cette diminution est attribuable en partie a la valeur croissante du dollar Canadien et par le fait qu'un nombre important d'usagers, plus de 60 % des usagers, soit les membres de la communauté Mohawk et ceux qui la desservent, sont exonérés de péages.

REVENUS PUBLICITAIRES
(en milliers $)



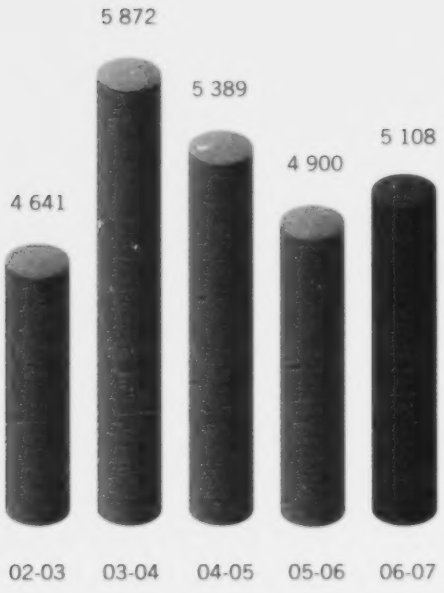
Les revenus provenant des panneaux publicitaires continuent d'être une des sources principales de revenus pour la Société. Le montant de 2,6 millions $ pour cette année représente presque 18 % de l'ensemble des revenus.

ENTRETIEN
(en milliers $)



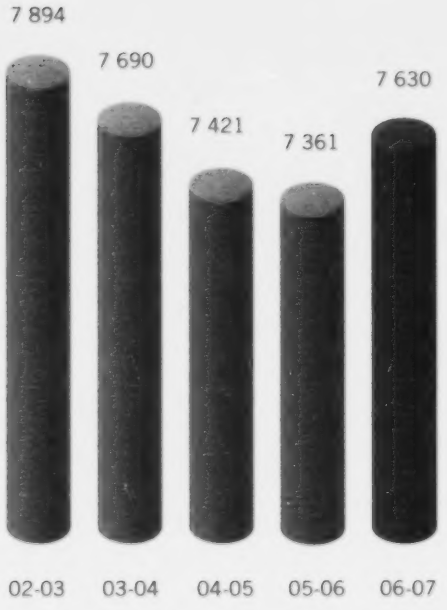
Les dépenses d'entretien ont connu une augmentation de 4,2 millions $ en comparaison à l'an passé. Cette augmentation est principalement attribuable à un accroissement des projets d'entretien pour les ponts de la région de Montréal, où les coûts d'entretien ont augmenté de 4,0 millions $. À l'avenir, les dépenses d'entretien devraient demeurer élevées compte tenu de l'âge des infrastructures, de leur surutilisation par rapport aux prévisions au moment de leur construction et par l'utilisation d'abrasifs corrosifs en hiver.

FONCTIONNEMENT
(en milliers de $)



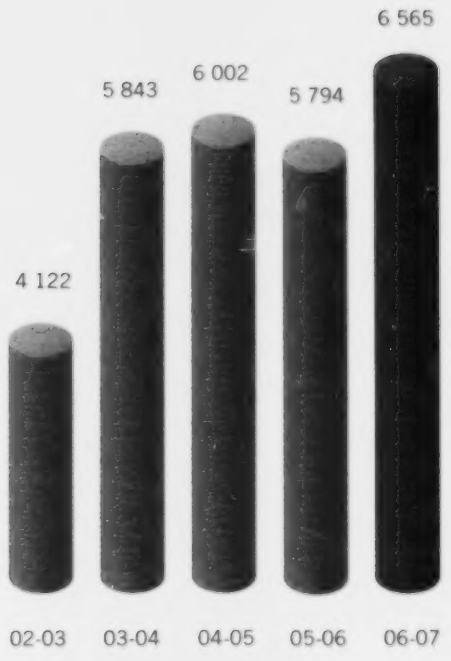
Les charges de fonctionnement sont relatives aux infrastructures de la région de Montréal et à la perception des péages aux ponts internationaux. Le montant de 5,1 millions $ de cette année représente 11 % des dépenses et a augmenté de 0,2 million $ comparativement à l'an passé.

FRAIS D'ADMINISTRATION
(en milliers $)



Les coûts d'administration représentent 16 % des dépenses globales. Ces coûts se sont stabilisés depuis l'intégration de la dernière filiale en octobre 2000.

AMORTISSEMENT
(en milliers $)



Le coût des amortissements est attribuable aux acquisitions normales et nécessaires afin de maintenir nos structures en bonne condition.

RENDEMENT PAR
RAPPORT AUX OBJECTIFS
STRATÉGIQUES →

Six objectifs stratégiques clés ont été identifiés par La Société des ponts fédéraux Limitée (A) dans le plan d'entreprise pour l'exercice financier 2006-2007, neuf l'ont été par Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (B) et trois par La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée.

A) RENDEMENT PAR RAPPORT AUX OBJECTIFS STRATÉGIQUES DE LA SPFL

Les six objectifs stratégiques clés établis par la SPFL pour la période de 2006-2007 étaient les suivants :

OBJECTIF 1 → CONTINUER D'AMÉLIORER L'EFFICACITÉ OPÉRATIONNELLE ET LA GESTION

RÉSULTAT → Des améliorations ont été apportées dans deux secteurs clés en matière de gestion des questions d'ordre opérationnel :

i) Un nouveau cadre de travail de gouvernance

Dans la foulée d'un examen approfondi de son cadre de travail en matière de gouvernance en 2005, la SPFL a adopté des projets de gouvernance et les a mis en œuvre afin de consolider les relations avec ses filiales. Afin d'établir ce cadre de travail, de nouveaux instruments, pratiques et processus ont été créés et mis en œuvre. Ces instruments se rapportent à plusieurs aspects de la gouvernance tels que l'examen de la nomination des membres du conseil, la déontologie et le code de déontologie, les lettres d'attentes, la planification et l'évaluation stratégiques, les mécanismes de déclaration, la mesure du rendement, les ressources humaines et les pratiques commerciales.

ii) Mise en œuvre du modèle commercial

Conformément à son rôle à titre de société mère, la SPFL a resserré ses pratiques de gouvernance et de gestion. Dans la foulée des mesures adoptées à l'interne, la SPFL est non seulement en bonne posture pour s'acquitter adéquatement de son rôle de supervision auprès des filiales existantes, mais pourrait également, au besoin, apporter assistance au gouvernement du Canada dans la gestion d'autres traversées.

OBJECTIF 2 → TRAITEMENT DES PROBLÈMES FINANCIERS AUXQUELS SONT CONFRONTÉS CERTAINS PONTS

RÉSULTATS → À l'heure actuelle, deux ponts de la SPFL sont confrontés à des problèmes financiers : le pont international de Sault Ste. Marie et le pont international de la voie maritime à Cornwall.

À Sault Ste. Marie, les négociations ont commencé en mars 2005 afin d'établir une nouvelle entente entre la SPFL, La Société du pont de la Rivière Ste Marie (SPRSM) et le ministère des Transports de l'État du Michigan (MDOT). Les principes d'une nouvelle entente ont été acceptés par le conseil d'administration de la SPFL en juillet 2006. La nouvelle entente qui doit être ratifiée par Transports Canada a été retardée et devrait être mise en œuvre en 2007-2008.

À Cornwall, les étapes techniques de l'évaluation environnementale requise en vue de la mise en

œuvre du projet de remplacement du pont du chenal nord sont terminées. Cependant, les améliorations prévues dans le cadre du remplacement potentiel du pont par une traversée à travée basse incluant l'élargissement de la voie internationale ainsi que les améliorations à apporter au site de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) sur l'île de Cornwall, sont sujets à la signature d'un accord avec le Conseil des Mohawks d'Akwesasne, lequel pourrait être signé en 2007.

Le remplacement du pont du chenal nord implique des travaux à la section des postes de péage et du tracé de la route internationale reliant les deux ponts situés au nord et au sud de l'île de Cornwall. L'ensemble de ce projet est lié à la signature éventuelle d'une entente de principe avec le Conseil des Mohawks d'Akwesasne.

↑ Le pont des Mille-Îles

OBJECTIVE 3 → MISE EN ŒUVRE DE LA POLITIQUE RELATIVE AUX PROJETS LIÉS À LA SÛRETÉ ET À LA SÉCURITÉ

RÉSULTATS → Le Comité de gestion du risque joue un rôle pivot dans la surveillance de la mise en œuvre des projets liés à la sûreté et à la sécurité et en veillant à ce que les pratiques de gestion de risque appropriées soient mises en œuvre. En 2006-2007, la SPFL a instauré des pratiques améliorées de gestion de risque.

Les risques potentiels liés à la construction et à l'ingénierie ont été identifiés et le niveau des profils de risques pour les technologies de l'information et les archives électroniques a été rehaussé.

OBJECTIF 4 → MISE EN ŒUVRE UNIFORME DE LA POLITIQUE ENVIRONNEMENTALE

RÉSULTATS → Le mandat du comité de l'environnement est d'assurer la mise en œuvre tel que planifiée de la politique environnementale. Des questions environnementales importantes ont été traitées au cours de la dernière période de plani-

fication, dont le lancement d'une évaluation préliminaire des risques liés à la contamination des terrains contigus à l'Autoroute Bonaventure à Montréal, l'établissement d'un plan de gestion de l'épandage par PJCCI et le parachèvement de l'évaluation environnementale de la CPIVM qui permettra la réalisation des projets futurs entourant le remplacement du pont du chenal nord.

OBJECTIF 5 → MEILLEURE EXPLOITATION DES OCCASIONS D'EXPANSION DES ACTIVITÉS DANS L'ENSEMBLE DE L'ORGANISATION

RÉSULTATS → La SPFL veille à tirer parti de sa compétence et de ses aptitudes uniques pour créer des occasions d'affaires. Ces occasions pourraient prendre différentes formes, telles l'optimisation du potentiel commercial des ponts qui relèvent de la SPFL ou la prise en charge de nouveaux mandats au nom du gouvernement du Canada.

La SPFL compte jouer un rôle actif afin de collaborer à la planification du nouveau pont entre Detroit et Windsor qui pourrait impliquer une entente conjointe similaire à celle de Sault Ste Marie.

Dans l'esprit de la volonté de la SPFL d'améliorer le service et de réduire le temps d'attente aux traversées, facteur qui influence le débit de la circulation et, par ricochet, les revenus, un projet pilote relatif à l'établissement d'installations conjointes des douanes et de l'immigration canadienne et américaine au pont des Mille-Îles a été lancé.

À Cornwall, un comité directeur a été mis sur pied par la CPIVM pour s'occuper de la mise en œuvre des questions liées aux péages, aux activités et à l'application des politiques.

À Ivy Lea, des améliorations à court terme du pont des Mille-Îles, identifiées par l'étude binationale, ont été intégrées à un programme quinquennal de mise en œuvre.

Un plan de mise en œuvre a été produit et transmis par la SPFL afin de créer un « Corridor des capitales » entre Ottawa et Washington D.C. de manière à établir un passage de commerce international entre les deux pays.

La SPFL a participé, en octobre 2006 au « Capital Corridor Summit » qui a été couronné de succès, affichant un taux de participation élevé des représentants officiels des gouvernements canadien et américain, des transporteurs, des fournisseurs et d'autres intervenants. En outre, la SPFL et la TIBA ont accepté de continuer de contribuer au financement du concept de corridor pour les deux prochaines années

OBJECTIF 6 → AUGMENTATION DE LA VISIBILITÉ

RÉSULTATS → Au cours de la dernière période de planification, la SPFL a mis de l'avant des mesures destinées à améliorer et à augmenter la visibilité de la Société auprès du public. Les quatre initiatives suivantes ont été mises de l'avant.

La septième Conférence internationale sur les ponts à courte et à moyenne travée, tenue à Montréal en août 2006, a connu un succès retentissant avec une participation record. Cette conférence qui a lieu tous les quatre ans a été citée en exemple par les participants de plus de 30 pays, comme étant la mieux organisée de l'histoire. À titre de co-organisateur, la SPFL a profité d'une excellente visibilité tant au Canada qu'à l'étranger, grâce à cet événement.

La SPFL entretient des relations continues auprès des représentants de diverses communautés et utilisateurs locaux. Une commandite pour L'Internationale des Feux Loto-Québec a constitué une autre occasion unique d'augmenter la visibilité de la Société. Au cours des dix présentations des feux, le pont Jacques-Cartier a été fermé à la circulation et ouvert aux piétons rendant le site partie intégrante des événements.

La SPFL a maintenu son rôle de participant aux rencontres du Comité de gestion de l'Entente Canada–Québec sur l'autoroute 30.

B) RENDEMENT PAR RAPPORT AUX OBJECTIFS STRATÉGIQUES DE PJCCI

Les neuf objectifs stratégiques identifiés par PJCCI pour la dernière période de planification étaient les suivants :

OBJECTIF 1 → FINALISER LA STRUCTURE DU PROJET EN COLLABORATION AVEC LA COMMUNAUTÉ MOHAWK ET LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (MTQ) EN VUE DE REMPLACER LE TABLIER DU PONT HONORÉ-MERCIER

RÉSULTATS → Une entente de principe a été conclue en décembre 2005 avec la communauté mohawk au sujet de la participation de cette communauté au projet et avec le ministère des Transports du Québec (MTQ) quant à l'intégration au projet de la partie du pont relevant du MTQ.

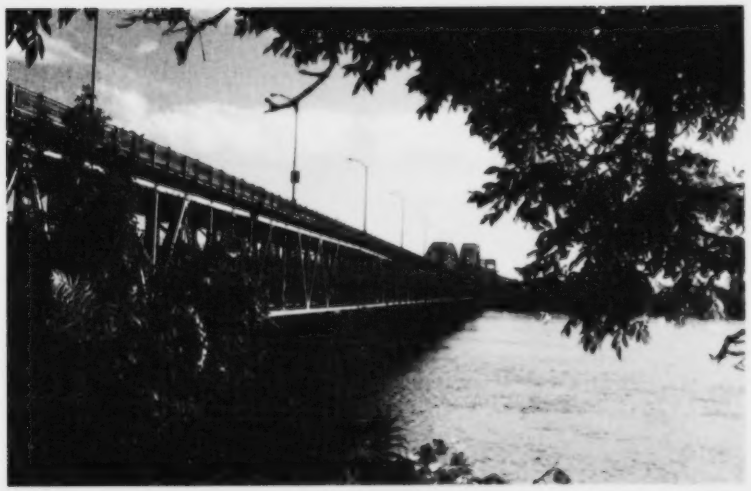
Une portion importante du projet a fait l'objet d'un appel d'offres en 2006-2007. La signature d'ententes formelles est en attente. Une soumission a été reçue et des discussions sont en cours avec l'entrepreneur mohawk. Ce projet doit débuter en 2007-2008 et se terminer en 2009-2010.

↑ La piste cyclable du pont Jacques-Cartier est le principal lien cyclable entre Montréal et la Rive-Sud

OBJECTIF 2 → DÉFINIR L'OPTION ET LA PORTÉE DES TRAVAUX DE REMPLACEMENT DU TABLIER DU PONT DE L'ÎLE DES SOEURS, INCLUANT LA POSSIBILITÉ D'Y INTÉGRER LES RÉPARATIONS À L'AUTOROUTE 15 ENTRE LA RUE ATWATER ET LE PONT DE L'ÎLE DES SŒURS.

RÉSULTATS → En 2006, la PJCCI a examiné les options afin d'intégrer la réfection de l'autoroute 15 au projet de remplacement du tablier du pont de l'île des Sœurs. La possibilité de développer un projet d'élargissement du couloir reliant l'autoroute 15 et le pont de l'île des Sœurs devra être étudiée avant de finaliser le projet.

OBJECTIF 3 → EFFECTUER D'AUTRES ÉTUDES DANS LE SECTEUR DE L'AUTOROUTE BONAVENTURE



↑ Le pont Honoré-Mercier

RÉSULTATS → Les propriétés contaminées gérées par PJCCI depuis 1978 dans le secteur de l'autoroute Bonaventure, adjacentes au fleuve Saint-Laurent, sont situées sur une partie d'un vaste site d'enfouissement exploité par la Ville de Montréal de 1866 à 1966. Entre 2003 et 2005, PJCCI a mené diverses études et plusieurs tests de toxicité des eaux souterraines, sur ces propriétés, et elle a entrepris en 2005 une étude de faisabilité destinée à identifier les mesures d'atténuation pertinentes pour contenir les eaux souterraines contaminées.

En 2006, PJCCI a donné un contrat pur une étude hydrogéologique. Cette étude hydrogéologique a été demandée afin de permettre une meilleure compréhension du régime des eaux souterraines et de définir les paramètres devant gouverner la conception des mesures d'atténuation prévues. En outre, face à la complexité du problème ainsi qu'à la présence de plusieurs propriétaires et aux coûts élevés associés aux mesures correctives, les gouvernements sont à la recherche d'une solution globale au problème environnemental de ce site.

OBJECTIF 4 → ENTRETENIR LES STRUCTURES DE PJCCI CONFORMÉMENT AUX NORMES RECONNUES, EN RESPECTANT UN NIVEAU DE SÉCURITÉ ÉLEVÉ

RÉSULTATS → Parmi les travaux d'entretien majeurs exécutés en 2006, on retrouve : nettoyage et peinturage de l'acier structurel et restauration de piles du pont Honoré-Mercier; restauration des chevêtres des piles et des poutres maîtresses en béton et remplacement de joints de dilatation et d'appareils d'appui au pont Champlain; réparation des fondations et pavage d'une portion de l'autoroute Bonaventure; le nettoyage et peinturage de l'acier de structures de la rampe amont et le remplacement des appareils d'appui mobiles sur le pont Jacques-Cartier.

OBJECTIF 5 → POURSUIVRE LE PROGRAMME DE RÉPARATION DES POUTRES EN BÉTON PRÉCONTRAINT ET DES CHEVÊTRES DES PILES AU PONT CHAMPLAIN

RÉSULTATS → En 2006, PJCCI a adjugé des contrats pour réparer certaines poutres en béton précontraint et chevêtres des piles du pont Champlain.

OBJECTIF 6 → FAIRE LA MISE À NIVEAU DU SYSTÈME DE CONTRÔLE DES FEUX DE VOIES AU PONT JACQUES-CARTIER

RÉSULTATS → Un nouveau système de contrôle des voies à la fine pointe de la technologie a été mis en place sur le pont Jacques-Cartier.

OBJECTIF 7 → FERMETURE DES OUVERTURES DU TABLIER ET ADOPTION DE MESURES DISSUASIVES AFIN DE PRÉVENIR L'ESCALADE NON AUTORISÉE SUR LA SUPERSTRUCTURE DU PONT JACQUES-CARTIER

RÉSULTATS → Un contrat a été attribué en 2006 pour la fourniture et l'installation de clôtures de sécurité sur le pont. La mise en place de clôtures sur la travée principale et la travée surplombant la voie maritime a été terminée en 2006-2007.

OBJECTIF 8 → NÉGOCIER UNE NOUVELLE CONVENTION COLLECTIVE AVEC LES COLS BLEUS (CSN).

RÉSULTATS → Une nouvelle convention collective de trois ans est entrée en vigueur en octobre 2006 avec la CSN, qui représente les employés cols bleus de PJCCI.

OBJECTIF 9 → TRAITEMENT DE LA TPS ET DE LA TVQ.

RÉSULTATS → PJCCI est assujettie aux règles fiscales et directives applicable aux municipalités, et a conséquemment droit au remboursement complet de la TPS.

Par contre, PJCCI ne réclame présentement pas de remise de TVQ, quoique cette question fasse présentement l'objet de discussions.

C) RENDEMENT PAR RAPPORT AUX OBJECTIFS STRATÉGIQUES DE CPIVM

Les trois objectifs stratégiques clés établis par CPIVM étaient les suivants :

OBJECTIF 1 → CONTINUER D'APPUYER TRANSPORTS CANADA DANS SES EFFORTS EN VUE D'ÉTABLIR UNE SOLUTION NÉGOCIÉE QUI OUVRIRA LA VOIE À DES INVESTISSEMENTS ET À DES AMÉLIORATIONS DE L'EXPLOITATION DE LA TRAVERSÉE.

RÉSULTATS → L'objectif a été rencontré. Le conseil d'administration de la CPIVM a approuvé une série de principes devant guider la négociation relative au péage. La CPIVM travaillera en collaboration avec la SPFL afin de créer des plans conceptuels relatifs aux travaux devant avoir lieu sur l'île de Cornwall, y compris ceux des installations d'inspection commerciale pour l'ASFC.

OBJECTIF 2 → GÉRER LES RISQUES LIÉS À LA SÉCURITÉ SUR LA TRAVERSÉE DU CHENAL NORD EN ATTENDANT SON REMPLACEMENT

RÉSULTATS → L'objectif a été rencontré. Les équipes d'entretien de la CPIVM ont mené à bien toutes les activités d'entretien spécialisé que la CPIVM avait établies pour cette structure. Ces activités comprenaient : l'inspection du dessous du pont le long de l'avenue Brookdale; la réparation à pleine profondeur des parties de trois panneaux de chaussée; des réparations sur la surface du pont; des vérifications quotidiennes de la chaussée.

OBJECTIF 3 → CONTINUER D'AMÉLIORER L'EFFICACITÉ OPÉRATIONNELLE ET LA GESTION

RÉSULTATS → L'objectif a été rencontré. Les résultats de notre sondage auprès des clients révèlent que la CPIVM offre un niveau de service que 90 % de nos clients jugent être de satisfaisant à excellent. Les dépenses ont été gérées de façon diligente, dans le respect du budget.

DÉBAT ET ANALYSE
DE GESTION →

Cette analyse de gestion est présentée afin de permettre au lecteur d'évaluer les changements matériels relatifs aux finances et aux opérations de la Société au cours de l'année qui s'est terminée le 31 mars 2007, en comparaison aux périodes correspondantes.

→ Travaux au pont des Mille-Îles

Cette analyse devrait être lu en en parallèle avec nos états financiers consolidés ainsi que les notes jointes. Sauf indication contraire, tous les montants sont exprimés en dollars canadiens et ont été principalement dérivés des états financiers consolidés annuels de la Société préparés selon les principes comptables généralement reconnus au Canada.

VUE D'ENSEMBLE

La Société des ponts fédéraux Limitée (SPFL) possède et gère certaines des traverses les plus importantes et les plus stratégiques au Canada. Pendant l'exercice 2006-2007, la Société a terminé avec succès sa huitième année d'exploitation. La SPFL a affiché un bon rendement dans l'exécution de son mandat. Les objectifs principaux ont été atteints avec succès ou sont en voie de l'être. Les pratiques de gouvernance et de gestion ont été renforcées et sont conformes aux meilleures pratiques des secteurs public et privé. Une attention particulière a été portée à la sécurité routière, à la sécurité des traverses, au service à la clientèle et à la protection de l'environnement, tous

↑ Heure de pointe typique avec aménagement de la voie réservée pour le transport en commun sur le pont Champlain

des facteurs qui ont joué un rôle déterminant dans le succès de la SPFL. Ils sont, et demeureront, les priorités pour la Société et ses filiales.

2006-2007 ÉVÉNEMENTS D'IMPORTANCE

LA RÉHABILITATION DU PONT HONORÉ-MERCIER

En juin 2006, le Conseil du Trésor approuvait une somme de 85 millions $ pour des travaux majeures de réhabilitation du tablier du pont Honoré-Mercier. Les travaux de remplacement du tablier sont prévus sur le pont à l'été 2007 et se termineront à l'automne 2009.

LE REMPLACEMENT DU PONT DU CHENAL NORD

Le projet de remplacement du pont du chenal nord, liant Cornwall à l'île de Cornwall, et les améliorations au corridor sur l'île de Cornwall ont reçu l'approbation du Conseil du Trésor en 2006. La construction du nouveau est prévue à la fin de l'été 2008, et les travaux sur l'île de Cornwall sont prévus de 2009 à 2011.

NÉGOCIATION DE L'ENTENTE DE SAULT STE MARIE

En 2006 l'entente internationale entre le Canada et les États-Unis a été renégociée avec succès. L'accord révisé, qui devrait entrer en vigueur au cours de 2007, donnera à la filiale, La Société du pont de la Rivière Ste Marie, un meilleur contrôle sur le fonctionnement du pont international de Sault Ste Marie.

RÉSULTATS FINANCIERS

REVENU NET – EN UN COUP D'ŒIL

- Revenus de 14 018 millions $, en baisse de 5 893 millions $, ou 29,6 % par rapport à l'année 2006
- Dépenses de 46 726 millions $, en hausse de 5 688 $ ou 13,9 % par rapport à l'année 2006.
- Perte avant le financement du gouvernement de 32 708 millions $, en hausse de 11 581 $ par rapport à l'année 2006.
- Revenu net de 0,193 million $, en baisse de 0,798 million $ par rapport à 2006.

Le bénéfice net était de 0,193 million $, comparé à 0,991 million $ en 2006. La diminution du bénéfice net est en grande partie causée par les résultats des opérations au pont des Mille-Îles qui ont diminué de 0,922 millions $ pendant l'année. La baisse du trafic, particulièrement le trafic commercial, a mené à cette diminution. La diminution globale a été partiellement compensée par une augmentation

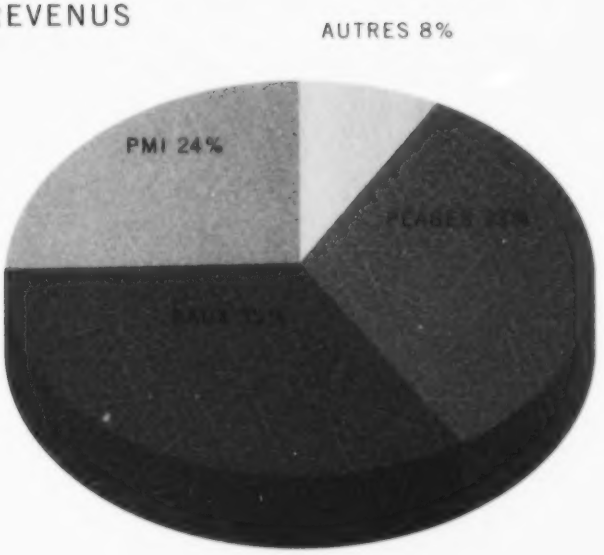
des revenus d'intérêt, provoqués en grande partie par des taux d'intérêt plus élevés. L'augmentation de 11 581 millions $ de la perte avant le financement du gouvernement a été principalement causée par une vente d'immobilisation d'une valeur de 5,5 millions $ en 2006 combinée avec une augmentation des dépenses d'entretien de 4 031 millions $, principalement à la filiale, Les ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée.

REVENUS - EN UN COUP D'ŒIL

- Péages de 4 665 millions $, en baisse de 0,162 million $ ou 3,35 % par rapport à l'année 2006.
- Baux et permis de 4 812 millions $, semblables à l'année dernière.
- Revenus d'exploitation du pont des Mille-Îles de 3 433 millions $, en baisse de 0,666 million $ ou 16,2 % par rapport à 2006.
- Gain sur cession d'immobilisations en baisse de 5 493 millions $ par rapport à l'année antérieure.
- Intérêt de 0,932 million $, en hausse de 0,297 million $ ou 47 % par rapport à l'année 2006.

Les revenus totaux sont de 14 018 millions $, une diminution de 29,6 % par rapport à 2006. La réduction est le résultat d'une vente de terrain qui a généré 5,5 millions $ en 2006, comparée à aucune vente pendant l'année en cours et à un ralentissement dans les opérations au pont des Mille-Îles.

REVENUS



Les revenus des péages, des baux et permis et d'exploitation du pont des Mille-Îles comptent pour 92% de tous les revenus avant le financement du gouvernement. Les revenus des péages au pont international de Cornwall ont augmenté légèrement cette année, mais pas suffisamment pour contrer la réduction au pont international de Sault Ste Marie.

Les revenus des baux et permis de 4 812 millions $ sont comparables aux 4 839 millions $ de l'année précédente. La majeure partie de nos revenus des baux et permis provient des panneaux publicitaires dans la région de Montréal et d'un magasin hors taxe au pont des Mille-Îles. Tous ont augmenté avec l'inflation sauf le magasin hors taxe au pont des Mille-Îles dont le revenu a diminué en conformité avec la baisse du trafic à ce pont.

Les revenus d'exploitation du pont des Mille-Îles s'élèvent à 3 433 millions $ en 2007, une diminution d'année en année de 0 666 millions $ ou 16,2 %. La diminution est principalement le résultat de la réduction de la circulation, particulièrement le trafic commercial.

Les revenus d'intérêt sont de 0 932 million $, une augmentation de 47 % causée par les taux d'intérêt qui ont été meilleurs tout au long de l'année.

des revenus d'intérêt, provoqués en grande partie par des taux d'intérêt plus élevés. L'augmentation de 11 581 millions $ de la perte avant le financement du gouvernement a été principalement causée par une vente d'immobilisation d'une valeur de 5,5 millions $ en 2006 combinée avec une augmentation des dépenses d'entretien de 4 031 millions $, principalement à la filiale, Les ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée.

Péages de 4 665 millions $, en baisse de 0,162 million $ ou 3,35 % par rapport à l'année 2006.
Baux et permis de 4 817 millions $, semblables à l'année dernière.
Revenus d'exploitation du pont des Mille Îles de 3 433 millions $, en baisse de 0,666 million $ ou 16,2 % par rapport à 2006.
Gain sur cession d'immobilisations en baisse de 5 493 millions $ par rapport à l'année antérieure.
Intérêt de 0,932 million $, en hausse de 0,297 million $ ou 47 % par rapport à l'année 2006.

Les revenus totaux sont de 14 018 millions $, une diminution de 29,6 % par rapport à 2006. La réduction est le résultat d'une vente de terrain qui a généré 5,5 millions $ en 2006, comparée à aucune vente pendant l'année en cours et à un ralentissement dans les opérations au pont des Mille Îles.

REVENUS

Les revenus des peages, des baux et permis et d'exploitation du pont des Mille Îles comptent pour 92% de tous les revenus avant le financement du gouvernement. Les revenus des peages du pont international de Cornwall ont augmenté légèrement cette année, mais pas suffisamment pour contrer la réduction au pont international de Sault Ste Marie.

Les revenus des baux et permis de 4 812 millions $ sont comparables aux 4 839 millions $ de l'année précédente. La majeure partie de tes revenus des baux et permis provient des panneaux publicitaires dans la région de Montréal et d'un magasin hors taxe au pont des Mille Îles. Tous ont augmenté avec l'inflation sauf le magasin hors taxe au pont des Mille Îles dont le revenu a diminué en conformité avec la baisse du trafic à ce pont.

Les revenus d'exploitation du pont des Mille Îles s'élèvent à 3 433 millions $ en 2007, une diminution d'année en année de 0 666 millions $ ou 16,2 %. La diminution est principalement le résultat de la réduction de la circulation, particulièrement le trafic commercial.

Les revenus d'intérêt sont de 0 932 million $, une augmentation de 47 % causée par les taux d'intérêt qui ont été meilleurs tout au long de l'année.

REVENUS

Comme on peut le constater, la plupart de nos revenus sont dérivés des péages (33 %), des baux (35 %) et de l'exploitation du pont des Mille-Îles (24 %).

DÉPENSES - EN UN COUP D'OEIL

- Coûts d'entretien de 24 651 millions $, en hausse de 4 183 millions $ ou 20,43 % par rapport à 2006.
- Dépenses de fonctionnement de 5 108 millions $, semblables à l'année dernière.
- Frais d'administration de 7 630 millions $, en hausse 0 269 millions $ ou 3,65 %.
- Dépenses d'exploitation du pont des Mille-Îles de 2 772 millions $, en hausse de 0 256 millions $ ou 10,2 % par rapport à 2006.
- Amortissement en hausse de 0 771 millions $ par rapport à l'année antérieure.

Les dépenses totales sont de 46 726 millions $, une augmentation de 13,9 % par rapport à 2006. L'augmentation est principalement le résultat d'une augmentation de 4 183 millions $ des coûts d'entretien nécessaires afin de maintenir nos structures en bon état.

Les dépenses d'entretien provenant pour la plupart de la filiale Les ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, représentent 48 % de toutes les dépenses. Cette année, l'augmentation se situe surtout dans la catégorie des dépenses d'entretien majeur. Ces dépenses sont encourues sur la base de rapports d'inspection et continueront à être significatives dans l'avenir étant donné l'âge et l'état de nos structures.

Les dépenses de fonctionnement sont principalement pour les équipements de péage et ne changent pas de manière significative d'une année à l'autre.

Les frais d'administration de 7 630 millions $ expliquent 16 % de toutes les dépenses.

Les dépenses d'exploitation du pont des Mille-Îles sont de 2 772 millions $ en 2007, une augmentation d'année à année de 0 256 millions $ ou 10,17 %. L'augmentation des dépenses est plus élevée que prévu et une analyse de celles-ci sera faite en 2007 pour déterminer si des épargnes peuvent être réalisées.

AMÉLIORATIONS AUX IMMOBILISATIONS

Les améliorations aux immobilisations, représentant les coûts nécessaires pour améliorer les ponts, les bâtiments et toute autre infrastructure ont été de 5 765 millions $ pendant l'année en cours comparé à 9 188 millions $ pendant l'exercice budgétaire 2005-2006.

Les principaux projets sont des projets d'ingénierie et de construction à la filiale Les ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée et des travaux d'amélioration du système de sécurité au pont des Mille-Îles.

MODIFICATIONS COMPTABLES À VENIR

En janvier 2005, l'Institut Canadien des Comptables Agréés (ICCA) a publié deux nouvelles normes comptables. Ces nouvelles normes entrent en vigueur pour la Société le 1er avril 2007, et seront appliquées prospectivement.

INSTRUMENTS FINANCIERS - COMPTABILISATION ET ÉVALUATION

Cette norme définit les critères de comptabilisation, de sortie du bilan, d'évaluation et de classification des instruments financiers. La Société classera ses actifs et passifs financiers dans les catégories suivantes : détenus à des fins de transaction, détenus jusqu'à leur échéance, ou prêts et créances. La catégorie disponible à la vente ne sera pas utilisée par la Société. Les actifs et les passifs financiers détenus à des fins de transaction seront évalués à leur juste valeur, les actifs et les passifs financiers détenus jusqu'à leur échéance ainsi que les prêts et créances le seront au coût après amortissement.

RÉSULTAT ÉTENDU

Cette norme exige que certains gains et certaines pertes, qui feraient normalement partie du bénéfice net, soient présentés dans les autres éléments du résultat étendu jusqu'à ce qu'ils puissent être constatés dans le bénéfice net. Par conséquent, la Société devra présenter un nouvel état financier, intitulé résultat étendu, pour comptabiliser de tels montants tant qu'ils ne sont pas réalisés.

Selon ces nouvelles normes, la valeur comptable des actifs et des passifs financiers sera réévaluée en date du 1er avril 2007. L'ajustement de la valeur comptable sera comptabilisé en ajustant les bénéfices non répartis au début de l'exercice.

RÉTROSPECTIVE FINANCIÈRE DES CINQ DERNIERS EXERCICES

(non vérifiée - pour l'exercice terminé le 31 mars)

(en milliers de dollars)	**2007**	2006	2005	2004	2003
Revenus					
Revenus d'exploitation du pont des Mille-Îles	**3 433**	4 099	4 537	4 278	5 313
Baux et permis	**4 812**	4 839	4 913	4 851	5 070
Péages	**4 665**	4 827	5 329	5 169	5 543
Intérêts	**932**	635	263	639	541
Autre	**176**	5 511	(89)	146	51
	14 018	19 911	14 953	15 083	16 518
Dépenses					
Entretien	**24 651**	20 468	22 282	26 904	17 148
Fonctionnement	**5 108**	4 900	5 389	5 872	4 640
Administration	**7 630**	7 361	7 422	7 690	7 894
Dépenses d'exploitation du pont des Mille-Îles	**2 772**	2 516	2 706	2 009	3 299
Amortissement	**6 565**	5 794	6 002	5 843	4 122
	46 726	41 039	43 801	48 318	37 103
Perte avant le financement public	**(32 708)**	(21 128)	(28 848)	(33 235)	(20 585)
Crédit parlementaire pour les dépenses d'exploitation	**28 535**	24 586	25 944	30 622	23 345
Amortissement du financement en capital reporté	**4 357**	3 628	3 397	3 382	972
Remise au Trésor	**–**	(6 074)	–	–	–
Part des actionnaires sans contrôle	**9**	(21)	(26)	(50)	(97)
Bénéfice net (perte nette)	**193**	991	467	719	3 635

Certains chiffres ont été reclassés pour fins de présentation.

PONTS ET
INFRASTRUCTURES
DE TRANSPORT →

LE PONT CHAMPLAIN ET L'AUTOROUTE BONAVENTURE

↑ Le pont Champlain

Le pont Champlain, ouvert à la circulation le 28 juin 1962, porte le nom de Samuel de Champlain, fondateur de Québec en 1608. L'autoroute Bonaventure, faisant partie des approches nord du pont, a été ouverte à la circulation le 21 avril 1967.

Reliant les arrondissements de Brossard et de Verdun, le pont Champlain a une longueur d'environ 3 kilomètres. Il compte six voies de circulation, séparées par une bande médiane de béton. La travée principale, également de type cantilever, est construite en acier. Elle supporte un tablier à dalle orthotrope en acier revêtu d'un pavage de béton bitumineux. La hauteur libre au-dessus de la surface du canal de la Voie maritime est d'environ 49 mètres. Le reste du pont est formé de poutres de béton précontraint qui constituent un tablier en béton précontraint revêtu de béton bitumineux.

En 2006-2007, 58,2 millions de véhicules ont traversé le pont Champlain.

LE PONT JACQUES-CARTIER

↑ Le pont Jacques Cartier

Ouvert à la circulation le 14 mai 1930 et inauguré officiellement le 24 mai 1930, le pont du Havre fut rebaptisé pont Jacques-Cartier en 1934, en hommage à l'explorateur qui découvrit le Canada en 1534.

Le pont, construit en acier et doté d'un tablier en béton armé, comporte cinq voies de circulation. Reliant Longueuil à Montréal, il mesure approximativement 3 kilomètres. Un système de signalisation de voies permet d'inverser le sens de la circulation sur la voie centrale et de l'adapter au trafic des heures de pointe.

La travée principale, de type cantilever, se trouve à environ 66 mètres au-dessus du fleuve Saint-Laurent, permettant ainsi le passage des navires en provenance et en direction du port de Montréal. Quant à la section enjambant la Voie maritime, elle se trouve à peu près à 49 mètres au-dessus de la surface du canal. En 2006-2007, 35,4 millions de véhicules ont traversé le pont Jacques-Cartier.

L'ESTACADE DU PONT CHAMPLAIN

↑ L'estacade du pont Champlain

L'estacade du pont Champlain a été construite en 1965 comme régulateur des glaces. Cet ouvrage longe le pont Champlain à environ 305 mètres en amont. D'une longueur de 2 043 mètres, il s'étend d'ouest en est, de l'Île des Soeurs jusqu'à la digue nord du canal de la Voie maritime du Saint-Laurent. Cette infrastructure est actuellement utilisée par le public comme piste cyclable.

LE PONT HONORÉ-MERCIER

↑ Le pont Honoré-Mercier

Ce pont, inauguré le 11 juillet 1934, a été nommé en l'honneur d'Honoré-Mercier, qui a été premier ministre du Québec de 1887 à 1891. Le pont relie Ville LaSalle sur l'île de Montréal au territoire mohawk de Kahnawake, sur la Rive-Sud.

À l'origine, l'exploitation, l'entretien et la gestion du pont relevaient entièrement de la province de Québec. Entre 1958 et 1959, dans le cadre du projet de construction de la Voie maritime du Saint-Laurent, l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent a fait procéder à des travaux pour surélever la partie sud du pont afin de permettre aux navires d'emprunter la Voie maritime. La partie surélevée du pont est ainsi de juridiction fédérale. En 1963, un pont jumeau a été construit dans la partie fluviale afin de répondre aux besoins sans cesse croissants de la circulation.

La section du pont sous la responsabilité de PJCCI s'étend sur environ 1,4 kilomètre. Ses travées en acier soutiennent un tablier classique en béton recouvert de pavage de béton bitumineux. En 2006-2007, 29,5 millions de véhicules ont traversé le pont Honoré-Mercier.

↑ Le tunnel de Melocheville

LE TUNNEL DE MELOCHEVILLE

Le tunnel de Melocheville a été construit en 1956, dans le cadre de la construction de la Voie maritime du Saint-Laurent. Le tunnel, qui passe sous les écluses du canal de Beauharnois à Melocheville, mesure environ 230 m de longueur et comporte une voie de circulation dans chaque direction. En 2006-2007, 4,5 millions de véhicules ont emprunté le tunnel de Melocheville.

LE PONT INTERNATIONAL DE LA VOIE MARITIME

↑ Le pont international de la voie maritime

Enjambant la Voie maritime du Saint-Laurent depuis Cornwall, en Ontario, jusqu'à Rooseveltown, dans l'État de New York, en passant par le territoire mohawk d'Akwesasne, le pont international de la voie maritime est une construction surélevée qui a été ouverte à la circulation en 1962. Sa construction s'est effectuée en vertu d'un accord international intervenu en 1957 entre le Canada et les États-Unis : il est exploité à titre d'entreprise conjointe par notre filiale, la Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée en vertu d'une entente conclue entre La Société des ponts fédéraux Limitée et le Saint Lawrence Seaway Development Corporation. En 2006-2007, 2,5 millions de véhicules l'ont emprunté.

LE PONT INTERNATIONAL DES MILLE-ÎLES

↑ Le pont international des Mille-Îles

Ouvert en 1938 par le premier ministre Mackenzie King et le président Franklin Roosevelt, le pont international des Mille-Îles enjambe le fleuve Saint-Laurent sur 13,7 kilomètres et relie Ivy Lea, en Ontario, et Collins Landing dans le nord de l'État de New York. Sa construction a demandé 16 mois. Voilà une réalisation impressionnante à tous les égards ! Il est exploité et entretenu conjointement par le Canada et les États-Unis en vertu d'un accord intervenu entre La Société des ponts fédéraux Limitée et la Thousand Islands Bridge Authority des États-Unis. En 2006-2007, 2,1 millions de véhicules ont traversé le pont international des Mille-Îles.

LE PONT INTERNATIONAL DE SAULT STE. MARIE

↑ Le pont international de Sault Ste. Marie

Ouvert en 1962, le pont international de Sault Ste. Marie enjambe la rivière Ste Marie et relie les villes jumelles de Sault Ste. Marie, en Ontario, et de Sault Ste. Marie au Michigan. Il s'agit du seul lien fixe entre les deux pays à 1 000 kilomètres à la ronde et d'une voie commerciale essentielle entre d'importants marchés américains et canadiens empruntant l'autoroute américaine 75 et la route Transcanadienne. En 2006-2007, 1,9 million de véhicules ont traversé à cet endroit.

DIRECTION ET
ÉTATS FINANCIERS →

↑ Le pont Jacques Cartier

CONSEILS D'ADMINISTRATION ET PRINCIPAUX DIRIGEANTS

La Société des ponts fédéraux Limitée	38
Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée	40
La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée.	42
La Société du pont de la Rivière Ste Marie	44
La gouvernance à la SPFL	46
États financiers consolidés	47

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE

(au 31 mars, 2007)

CONSEILS D'ADMINISTRATION ET PRINCIPAUX DIRIGEANTS

En vertu de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, le Conseil d'administration est responsable de la gestion des activités de la Société.

Dirigeants

Michel Fournier
Président et premier dirigeant (jusqu'au 7 mars 2007)

Sheila Tremblay
Vice-présidente

Normand Brochu
Administrateur

Arthur Hamilton
Administrateur

cadres supérieurs

Norman B. Willans
Avocat-conseil et secrétaire de la Société

Glenn W. Hewus
Vice-président senior, Ingénierie et Construction

André Girard
Vice-président, Communications

Gérard Lalonde
Directeur, Services administratifs et trésorier

Robin Rensby
Directeur senior, Ressources humaines

Thye Lee
Directeur, Ingénierie et Construction

COMITÉS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA SPFL (Au 31 mars 2007)

Comité de vérification

Arthur Hamilton, *Président*

Sheila Tremblay, *Membre*

Normand Brochu, *Membre*

Comité de gouvernance d'entreprise

Sheila Tremblay, *Présidente*

Yvon Bourget, *administrateur PJCCI*

John M. Kroon, *Administratreur CPIVM ,TIBA*

Norman. B. Willans, *Avocat-conseil et secrétaire, SPFL*

Comité sur l'environnement

Glen P. Carlin, *Président*

Sylvie Lefebvre, *Secrétaire*

Hendrik H. Saaltink, *Membre*

Ian McPherson, *Membre*

Norman. B. Willans, *Membre*

Raymond Denault, *Membre*

Gérard Lalonde, *Membre*

Thye Lee, *Membre*

Bill Moulton, *Membre*

Glenn W. Hewus, *Membre*

Comité des ressources humaines

Normand Brochu, *Président*

Arthur Hamilton, *Membre*

Norman Willans, *Membre d'office*

Robin Rensby, *Membre d'office*

Comité des nominations

Sheila Tremblay, *Président*

Arthur Hamilton, *Membre*

James Roche, *Membre*

Clément Joly, *Membre*

Comité de gestion des risques

Normand Brochu, *Président*

Arthur Hamilton, *Membre*

Gérard Lalonde, *Membre*

Glenn W. Hewus, *Membre*

LES PONTS JACQUES CARTIER ET CHAMPLAIN INCORPORÉE

(au 31 mars, 2007)

CONSEIL D'ADMINISTRATION ET DIRIGEANTS

Conseil d'administration

Michel Fournier, *Président (jusqu'au 7 mars 2007)*

Yvon Bourget, *Administrateur*

Normand Brochu, *Administrateur*

Clément Côté, *Administrateur*

René Therrien, *Administrateur*

Denise Hébert, *Administrateur*

Dirigeants et cadres supérieurs

Michel Fournier, *Président (jusqu'au 7 mars 2007)*

Glen P. Carlin, *Directeur général*

Sylvie Lefebvre, *Avocate-conseil et secrétaire de la Société*

Daniel Dupuis, *Directeur, Finance et administration*

Guy Mailhot, *Directeur, Ingénierie*

Denis Dauphinais, *Directeur, Construction et gestion de projets*

Raymond Denault, *Directeur, Opérations et entretien*

COMITÉS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE PJCCI

Comité de vérification

Denise Hébert, *Présidente*

René Therrien, *Membre*

Clément Côté, *Membre*

Comité directeur

René Therrien, *Président*

Yvon Bourget, *Membre*

Clément Côté, *Membre*

Comité de suivi pour le projet de remplacement du tablier du pont Honoré-Mercier

René Therrien, *Président*

Yvon Bourget, *Membre*

Clément Côté, *Membre*

Comité de gestion des risques

Glen P. Carlin, *Président*

Sylvie Lefebvre, *Membre*

Guy Mailhot, *Membre*

Raymond Denault, *Membre*

Comité des ressources humaines

Denise Hébert, *Présidente*

Clément Poulin, *Membre d'office*

Normand Brochu, *Membre*

Clément Côté, *Membre*

SOMMAIRE FINANCIER

Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée

(en dollars)	2007	2006
Exploitation		
Produits		
Baux et permis	773 312	759 896
Intérêts	121 916	97 647
Gain à la cession d'immobilisations corporelles	-	5 512 082
Autres sources	40 615	34 475
Charges		
Entretien	22 357 953	18 327 122
Fonctionnement	3 690 222	3 592 081
Administration	3 365 982	3 366 192
Amortissement des immobilisations corporelles	4 984 696	4 236 570
Perte avant le financement du gouvernement	(33 463 010)	(23 117 865)
Crédit parlementaire pour les charges d'exploitation	28 174 163	24 585 645
Crédit parlementaire pour les charges reliées au dossier environnemental	225 450	-
Remise au Trésor de la récupération de la taxe sur les produits et services payée au cours de périodes précédentes à l'exercice	-	(223 940)
Remise au Trésor du produit de cession d'immobilisations corporelles	-	(5 850 099)
Amortissement de l'aide en capital reportée	4 299 010	3 594 890
Perte nette	(764 387)	(1 011 369)
Bilan		
Actif à court terme	10 903 188	8 497 262
Passif à court terme	7 711 672	5 305 746
Montant à recevoir du Canada	-	2 625 809
Taxe sur les produits et services à recevoir	-	170 157
Immobilisations corporelles	139 506 492	138 664 414
Retenue de garantie	-	2 795 966
Avantages sociaux futurs	801 052	722 351
Obligations environnementales	1 000 000	-
Aide en capital reportée	129 939 826	130 920 889
Avoir de l'actionnaire	10 957 130	10 212 690
Évolution de la situation financière		
Activités d'exploitation	(2 664 162)	619 813
Activités d'investissement	(4 826 774)	(1 302 877)
Activités de financement	4 826 774	1 302 877
(Diminution) augmentation de la trésorerie	(2 664 162)	619 813

LA CORPORATION DU PONT INTERNATIONAL DE LA VOIE MARITIME, LTÉE.

(au 31 mars 2007)

CONSEIL D'ADMINISTRATION ET DIRIGEANTS

Conseil d'administration

Sheila Tremblay, *Présidente*

Collister Johnson, *Vice-président*

Guy Berthiaume, *Administrateur*

Salvatore Pisani, *Administrateur*

Roger J. Forgues, *Administrateur*

Edward Margosian, *Administrateur*

John M. Kroon, *Administrateur*

André G. Poirier, *Administrateur*

Dirigeants et cadres supérieurs

Gérard Lalonde, *Trésorier*

Edward Margosian, *Trésorier adjoint*

Roger J. Forgues, *Trésorier adjoint*

Norman B. Willans, *Avocat général et secrétaire de la Société*

Hendrik H. Saaltink, *Directeur général*

COMITÉS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA CPIVM

Comité de vérification

John M. Kroon, *Président*

Edward Margosian, *Membre*

Roger J. Forgues, *Membre*

Comité de gestion

John M. Kroon, *Président*

Sheila Tremblay, *Membre*

Sal Pisani, *Membre*

Comité de gestion des risques

Hendrik H. Saaltink, *Président*

Wade Dorland, *Membre*

Ian McPherson, *Membre*

SOMMAIRE FINANCIER

La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée.

(en dollars)	2007	2006
Exploitation		
Revenus		
Péages	3,924,857	3 670 601
Location	142,728	142 846
Investissements	101,948	65 676
Autres	8,750	14 550
Dépenses		
Entretien	1,363,149	1 319 732
Perception des péages	772,050	704 663
Administration	927,752	931 347
Amortissement	156,594	168 103
Bénéfice net	958,738	769 828
Bilan		
Actif à court terme	3,171,129	2 590 577
Passif à court terme	1,141,921	1 018 579
Immobilisations	917,881	821 655
Réparations importantes reportées	123,541	156 729
Avantages sociaux futurs	288,453	312 736
Capital-actions et obligations à payer	16,000	16 000
Sommes à payer aux coentrepreneurs	2,766,177	2 221 646
Évolution de la situation financère		
Activités d'exploitation	1,218,579	964 465
Activités d'investissement	(239 858)	(132 505)
Activités de financement	(403 052)	(911 091)
Augmentation (diminution) des espèces et quasi-espèces	575,669	(79 128)

LA SOCIÉTÉ DU PONT DE LA RIVIÈRE STE MARIE

(au 31 mars 2007)

CONSEIL D'ADMINISTRATION ET DIRIGEANTS

James McIntyre, *Président*

Alexander Harry, *Vice-président*

Rick Talvitie, *Administrateur*

Mary Trbovich, *Administrateur*

Helen Gillespie, *Administrateur*

Gerald H. Johnston, *Administrateur*

Lorie Bottos, *Directeur et secrétaire-trésorier*

SOMMAIRE FINANCIER

La Société du pont de la Rivière Ste Marie

(en dollars)	2006	2005
Exploitation		
Revenus		
Péages	2 702 532	2 991 370
Baux et permis	297 544	305 844
Investissements	130 745	76 523
Autres	91 270	92 513
Dépenses		
Entretien	1 317 576	1 241 328
Perception des péages	845 960	817 010
Administration	770 531	769 710
Amortissement	395 172	390 341
Bénéfice net	(107 148)	247 861
Bilan		
Actif à court terme	3 629 364	3 679 866
Passif à court terme	941 291	889 844
Immobilisations	8 157 194	8 231 347
Capital-actions	1 500	1 500
Bénéfices non répartis	10 348 706	10 455 854
Évolution de la situation financère		
Activités d'exploitation	259 320	657 322
Activités d'investissement	(393 681)	(2 082 864)
Augmentation (diminution) des espèces et quasi-espèces	(134 361)	(1425 542)

GOUVERNANCE À LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE

En 2006 – 2007 le Comité de gouvernance de la SPFL est demeuré actif sur plusieurs fronts, mais plus particulièrement dans les projets suivants :

En réaction aux exigences du gouvernement, le conseil d'administration a modifié le règlement administratif de la Société afin d'offrir deux postes distincts pour le président du conseil d'administration et le premier dirigeant, à la suite d'une recommandation du Comité de gouvernance.

Le Comité a entre autres, supervisé la mise en place et l'application d'une nouvelle politique dérivée de la *Loi sur la protection des fonctionnaires divulgateurs d'actes répréhensibles*. Cette directive répond tant aux exigences du gouvernement qu'à celles de la SPFL, et elle a été transmise aux comités de gouvernance des filiales.

Le manuel de gouvernance de la SPFL a été mis à jour et approuvé par le Comité et a été distribué aux filiales, à titre de modèle por l'élaboration de leur propre manuel.

Le Comité a approuvé un document décrivant les étapes spécifiques à suivre afin d'être conforme aux dix lignes directrices du Conseil du Trésor en matiére de gouvernance.

Une approche a été discutée et approuvée par les membres du Comité relativement à l'évaluation du rendement du conseil d'administration à mettre en pratique à la SPFL et à recommander aux filiales.

Le Comité a amorcé la restructuration du Comité de gestion des risques afin d'assurer une participation du conseil d'administration et permettre ainsi que les risques étudiés reflètent la perspective du conseil.

Le Comité de gouvernance de la SPFL continuera à superviser l'évolution des pratiques de gouvernance afin de répondre à l'évolution des pratiques dans le secteur public, et en supervisera l'application et l'évolution entre la SPFL et les filiales.

ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Responsabilité de la direction à l'égard des états financiers	48
Le rapport du vérificateur	49
Bilan consolidé	50
État consolidé des résultats et des bénéfices non répartis	51
État consolidé des flux de trésorerie	52
Notes afférentes aux états financiers consolidés	53-65
Bureaux corporatifs	66

RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION À L'ÉGARD DES ÉTATS FINANCIERS

Les états financiers consolidés du présent rapport annuel ont été préparés par la direction conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada, et la direction répond de l'intégrité et de l'objectivité des données qui y figurent. La direction est également responsable de toute autre information que renferme le rapport annuel et de la concordance, le cas échéant, de cette information avec les états financiers consolidés.

Pour assumer cette responsabilité, la direction a établi et maintient des registres et documents comptables, des contrôles financiers et de gestion, des systèmes d'information et des pratiques de gestion. Ces éléments ont pour but de fournir avec une assurance raisonnable que l'information financière est fiable, que les biens sont protégés et contrôlés et que les opérations sont conformes à la Partie X de la *Loi sur la gestion des finances* publiques et à ses règlements, à la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*, à la *Loi maritime du Canada* et ses règlements ainsi qu'aux statuts et règlements administratifs de la Société et de ses filiales en propriété exclusive.

Le Conseil d'administration est composé d'administrateurs qui ne sont pas des employés de la Société. Le Conseil d'administration veille à ce que la direction respecte ses obligations en matière de rapports financiers et de contrôle interne, ce qu'il fait par l'intermédiaire du Comité de vérification, composé d'administrateurs externes. Le Comité rencontre la direction et le vérificateur externe indépendant pour voir comment ces groupes s'acquittent de leurs responsabilités et pour discuter de points concernant la vérification, les contrôles internes et autres sujets financiers pertinents. Le Comité de vérification a examiné les états financiers consolidés avec le vérificateur externe et a soumis son rapport au Conseil d'administration qui, à son tour, a examiné et approuvé les états financiers consolidés.

Le vérificateur externe de la Société, soit la vérificatrice générale du Canada, vérifie les états financiers et fait rapport au ministre responsable de la Société.

Norman Willans
Premier dirigeant par interim

Le 19 juin 2007

Auditor General of Canada
Vérificatrice générale du Canada

Au ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités

J'ai vérifié le bilan consolide de la Société des ponts fédéraux Limitée au 31 mars 2007 et les états consolides des résultats et des bénéfices non repartis et des flux de trésorerie de l'exercice terminé a cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe a la direction de la Société. Ma responsabilité consiste a exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière a fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants a l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

A mon avis, ces états financiers consolidés donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de la Société au 31 mars 2007 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice termine a cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, je déclare qu'a mon avis ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, a mon avis, les opérations de la Société et de ses filiales en propriété exclusive dont j'ai eu connaissance au cours de ma vérification des états financiers consolidés ont été effectuées, a tous les égards importants, conformément a la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, a la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*, a la *Loi maritime du Canada* et ses règlements et aux statuts et règlements administratifs de la Société et de ses filiales en propriété exclusive.

Pour la vérificatrice générale du Canada,

Joanne Chenail-Trépanier, CA
Directrice principale

directrice principale
Ottawa, Canada Le 19 juin 2007

BILAN CONSOLIDÉ

pour l'exercice terminé le 31 mars 2007

	2007	2006
	$	$
ACTIF		
À court terme		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	**10 672 121**	8 731 981
Placements à court terme (note 3)	**12 926 971**	14 625 716
Débiteurs	**1 181 228**	1 593 859
Avance au coentrepreneur (note 4)	**248 710**	201 526
Intérêts courus à recevoir	**95 450**	120 293
Frais payés d'avance	**302 878**	505 222
Montant à recevoir du Canada (note 5)	**7 576 118**	3 901 951
	33 003 476	29 680 548
À long terme		
Montant à recevoir du Canada (note 5)	**–**	2 625 809
Immobilisations corporelles (note 6)	**168 340 797**	168 174 733
	201 344 273	200 481 090
PASSIF		
À court terme		
Créditeurs	**9 503 355**	6 423 263
Revenus reportés	**583 800**	567 224
Versements sur l'obligation découlant d'un contrat de location-acquisition	**10 866**	10 353
	10 098 021	7 000 840
À long terme		
Dépôt de client	**100 000**	100 000
Dû au coentrepreneur (note 4)	**1 322 782**	1 035 470
Obligation découlant d'un contrat de location-acquisition (note 7)	**8 521**	19 348
Retenue de garantie (note 5)	**–**	2 795 966
Provision pour avantages sociaux futurs (note 10)	**1 245 355**	1 104 523
Obligations environnementales (note 14)	**1 000 000**	-
Aide en capital reportée (note 8)	**130 426 366**	131 465 556
Part des actionnaires sans contrôle	**657 556**	666 846
	134 760 580	137 187 709
	144 858 601	144 188 549
Engagements (note 13)		
AVOIR DE L'ACTIONNAIRE		
Capital-actions		
Autorisé		
Nombre illimité d'actions, sans valeur nominale		
Émis et entièrement libéré		
1 action	**1**	1
Capital d'apport	**53 664 379**	53 664 379
Bénéfices non répartis	**2 821 292**	2 628 161
	56 485 672	56 292 541
	201 344 273	200 481 090

Les notes ci-jointes font partie intégrante des états financiers consolidés.

Approuvé par le Conseil d'administration :

Arthur Hamilton, *administrateur*

Normand Brochu, *administrateur*

Au nom de la direction :

Gérard Lalonde, *Directeur, Services administratifs et Trésorier*

ÉTAT CONSOLIDÉ DES RÉSULTATS ET DES BÉNÉFICES NON RÉPARTIS

pour l'exercice terminé le 31 mars 2007

	2007	2006
	$	$
Revenus		
Péages	**4 664 961**	4 826 671
Baux et permis	**4 811 695**	4 838 552
Revenus d'exploitation du pont des Mille-Îles (note 9)	**3 433 054**	4 099 275
Gain (perte) sur cession d'immobilisations	**(24 011)**	5 469 015
Intérêts	**932 293**	635 258
Autres	**199 560**	42 271
	14 017 552	19 911 042
Dépenses		
Entretien	**24 650 719**	20 468 057
Fonctionnement	**5 107 580**	4 899 830
Administration	**7 629 501**	7 360 568
Dépenses d'exploitation du pont des Mille-îles (note 9)	**2 772 412**	2 515 778
Amortissement	**6 565 449**	5 793 679
	46 725 661	41 037 912
Perte avant le financement public et la quote-part des actionnaires sans contrôle	**(32 708 109)**	(21 126 870)
Financement public		
Crédit parlementaire pour les dépenses d'exploitation	**28 534 813**	24 585 645
Amortissement de l'aide en capital reportée (note 8)	**4 357 137**	3 627 724
Remise au Trésor de la récupération de la taxe sur les produits et services payée au cours d'exercices antérieurs	–	(223 940)
Remise au Trésor du produit de cession d'immobilisations corporelles	–	(5 850 099)
	32 891 950	22 139 330
Bénéfice net avant la quote-part des actionnaires sans contrôle	**183 841**	1 012 460
Quote-part des actionnaires sans contrôle	**9 290**	(21 490)
Bénéfice net	**193 131**	990 970
Bénéfices non répartis au début de l'exercice	**2 628 161**	1 637 191
Bénéfices non répartis à la fin de l'exercice	**2 821 292**	2 628 161

Les notes ci-jointes font partie intégrante des états financiers consolidés.

ÉTAT CONSOLIDÉ DES FLUX DE TRÉSORERIE

pour l'exercice terminé le 31 mars 2007

	2007	2006
	$	$
Activités d'exploitation		
Bénéfice net	**193 131**	990 970
Éléments hors trésorerie		
Amortissement des immobilisations	**6 565 449**	5 793 679
Perte (Gain) sur cession d'immobilisations	**24 011**	(5 469 015)
Amortissement de l'aide en capital reportée	**(4 357 137)**	(3 627 724)
Augmentation du montant à recevoir à long terme du Canada	**2 625 809**	–
Augmentation de la provision pour avantages sociaux futurs	**140 832**	99 970
Quote-part des actionnaires sans contrôle	**(9 290)**	21 490
Variations d'éléments du fonds de roulement (note 11)	**(2 780 831)**	(539,548)
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	**2 401 974**	(2 730 178)
Activités d'investissement		
Diminution (augmentation) des placements à court terme	**1 698 745**	(1 626 981)
Acquisition d'immobilisations corporelles	**(5 764 644)**	(9 187 732)
Cession d'immobilisations corporelles	**9,120**	5 850 099
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	**(4 056 779)**	(4 964 614)
Activités de financement		
Augmentation du dû au coentrepreneur	**287 312**	227 365
Augmentation de l'aide en capital reportée	**3 317 947**	6 901 323
Remboursement de l'obligation découlant d'un contrat de location-acquisition	**(10 314)**	(11 211)
Apport de capital du Canada pour l'acquisition d'un terrain	–	1
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	**3 594 945**	7 117 478
Augmentation (diminution) de l'année	**1 940 140**	(577 314)
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de l'exercice	**8 731 981**	9,309,295
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de l'exercice	**10 672 121**	8 731 981

Les notes ci-jointes font partie intégrante des états financiers consolidés.

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

pour l'exercice terminé le 31 mars 2007

1 – POUVOIR ET ACTIVITÉS

La Société des ponts fédéraux Limitée (la « Société »), constituée le 2 septembre 1998 en vertu de la Loi canadienne sur les sociétés par actions, est une société d'État inscrite à la partie I de l'annexe III de la Loi sur la gestion des finances publiques et n'est pas assujettie à l'impôt sur les bénéfices selon les dispositions de la Loi de l'impôt sur le revenu

En accord avec la directive du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités émise en vertu de la Loi maritime du Canada, l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent a procédé au transfert de ses actifs le 1er octobre 1998. À cette date, la responsabilité de Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée et de La Corporation du Pont international de la Voie maritime, Ltée ainsi que des activités du pont des Mille-Îles a été transférée à La Société des ponts fédéraux Limitée. Quant au tunnel de Melocheville et au pont Mercier, la responsabilité a été transférée à la filiale, Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée.

Le 17 octobre 2000, La Société des ponts fédéraux Limitée a acquis, de la province de l'Ontario, 91,33 % des actions votantes et participantes en circulation de la société St. Mary's River Bridge Company pour un montant de 1 370 $.

Les principales activités de la Société englobent la gestion et l'exploitation des ponts, des installations et des autres propriétés. De plus, la Société peut acquérir des terrains, construire les ouvrages ou autres biens ainsi que procéder à l'acquisition d'actions ou d'une participation dans toute société de gestion de ponts.

La filiale, Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, dépend du gouvernement du Canada pour son financement. La Société des ponts fédéraux Limitée et sa filiale, St. Mary's River Bridge Company, ainsi que sa coentreprise exploitée par La Corporation du Pont international de la Voie maritime, Ltée, s'autofinancent à même leurs propres revenus d'exploitation.

2 – SOMMAIRE DES PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES

Les états financiers consolidés sont préparés conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada. Les principales conventions comptables sont comme suit :

a) Méthode de consolidation

Les états financiers consolidés englobent les comptes de La Société des ponts fédéraux Limitée, de sa filiale en propriété exclusive, Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, de sa filiale détenue à 91,33 %, St. Mary's River Bridge Company ainsi que la quote-part proportionnelle, soit 50 %, des comptes de sa coentreprise exploitée par La Corporation du Pont international de la Voie maritime, Ltée. L'exercice de sa filiale en propriété exclusive ainsi que de sa coentreprise se termine le 31 mars alors que celui de sa filiale, St. Mary's River Bridge Company, se termine le 31 décembre.

b) Crédits parlementaires

Le montant du crédit parlementaire utilisé par la filiale Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée pour combler l'excédent de ses dépenses sur ses revenus relativement à l'exploitation est présenté à l'état consolidé des résultats et des bénéfices non répartis. À ce titre, les dépenses d'exploitation n'incluent pas l'amortissement, ni la variation de la provision pour avantages sociaux futurs, ni les gains ou pertes sur cession d'immobilisations corporelles.

La portion du crédit parlementaire utilisée par la filiale pour financer l'acquisition d'immobilisations corporelles amortissables est comptabilisée comme aide en capital reportée au bilan et est amortie selon la même méthode que les immobilisations corporelles connexes. La portion utilisée pour financer l'acquisition d'immobilisations corporelles non amortissables est comptabilisée au capital d'apport.

Tout solde du crédit parlementaire auquel la filiale a droit mais qui n'a pas été perçu à la fin de l'exercice est présenté comme montant à recevoir du Canada. Tout crédit parlementaire perçu en sus des besoins est inscrit comme montant dû au Canada. La politique de la filiale à cet égard est de rembourser ce montant au cours de l'exercice suivant.

c) Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût. Les remplacements et les améliorations importantes qui prolongent la durée de vie utile des actifs actuels sont capitalisés. Les dépenses de réparations et d'entretien sont imputées aux résultats au moment où elles sont engagées.

Les mesures de mitigation découlant des obligations environnementales sont comptabilisées selon la valeur actualisée des flux de trésorerie estimés des coûts les plus probables à encourir.

Les sommes relatives aux projets en voie de réalisation sont virées à la rubrique appropriée des immobilisations lorsque le projet est achevé et sont amorties conformément à la politique de la Société.

Les immobilisations corporelles provenant de ministères, organismes et sociétés d'État relevant du gouvernement canadien sont comptabilisées à la valeur comptable du cédant avec la contrepartie au capital d'apport lorsque l'opération ne présente aucune substance commerciale, autrement elles sont comptabilisées à la valeur d'échange.

Les immobilisations corporelles sont amorties sur leur durée de vie utile estimative, selon la méthode de l'amortissement linéaire, selon les taux suivants :

Ponts	2 % - 7 %
Travaux de réfection	5 % - 10 %
Améliorations des ponts et des infrastructures	10 %
Véhicules, matériel et matériel loué en vertu d'un contrat de location-acquisition	3 % - 33 %
Bâtiments	2 % - 20 %

d) Constatation des revenus

Les revenus provenant de la perception des péages sont constatés au moment de la collecte des péages lorsque les véhicules franchissent les postes de péage.

Les revenus de baux et permis sont constatés selon la méthode de la comptabilité d'exercice conformément aux ententes de location.

Les revenus provenant des baux, des permis et des billets de péage pour lesquels les services n'ont pas été rendus sont reportés et constatés aux revenus au fur et à mesure de la prestation des services.

Les revenus d'intérêts sont comptabilisés selon la méthode de la comptabilité d'exercice.

e) Avantages sociaux futurs

Indemnités de départ

À la cession de l'emploi, les employés de la Société, de sa filiale en propriété exclusive et de sa coentreprise ont droit à des prestations déterminées conformément aux conditions d'emploi. Ces prestations sont versées dans le cadre du régime d'indemnités de départ. La Société constate le coût des avantages futurs au titre des indemnités de départ pour les exercices au cours desquels les employés rendent des services à l'entité, et le passif de ces avantages est comptabilisé dans les comptes au fur et à mesure que les prestations sont constituées.

Régime de retraite

Tous les employés de la filiale Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée et de la coentreprise exploitée par La Corporation du Pont international de la Voie Maritime, Ltée partici- pent au régime de retraite de la fonction publique administré par le gouvernement du Canada. Les cotisations au Régime versées par la filiale et la coentreprise représentent le coût total des cotisations de l'employeur. Le montant est fondé actuellement sur un multiple des cotisations exigées des salariés, et il pourrait être modifié si les résultats du Régime varient. Les cotisations représentent la totalité des obligations de la filiale et de la coentreprise découlant de régimes de retraite et elles sont imputées aux résultats de l'exercice au cours duquel les services sont rendus. La filiale et la coentreprise ne sont pas tenues actuellement de verser des cotisations pour combler les insuffisances actuarielles du Regime de retraite de la fonction publique.

Les employés de La Société des ponts fédéraux Limitée participent à un régime de retraite privé à cotisations déterminées dont le coût est partagé entre les employés et la Société. Les cotisations de la Société sont imputées aux résultats de l'exercice au cours duquel les services sont rendus et elles constituent l'obligation totale de la Société au titre du régime de retraite. Les modalités de paiement des cotisations pour services passés sont fonction des conditions de rachat en vigueur, généralement le nombre d'années de service qu'il reste aux employés avant leur retraite.

f) Incertitude relative à la mesure

La préparation des états financiers conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada exige que la direction fasse des estimations et pose des hypothèses qui influent sur le montant déclaré de l'actif et du passif à la date des états financiers consolidés et sur les revenus et les dépenses déclarés pendant l'exercice visé. Les principaux éléments susceptibles de faire l'objet d'estimations sont la durée de vie utile des immobilisations corporelles, les charges à payer relatives aux travaux majeurs de réfection et aux réclamations de fournisseurs, les obligations environnementales, de même que le passif lié aux avantages sociaux futurs, et les éventualités. Les chiffres réels pourraient différer de ces estimations de façon significative.

g) Obligations environnementales

Lorsque nous estimons probable qu'un passif existe relativement à des questions environnementales ou à d'autres litiges et si le montant de la perte peut être estimé au prix d'un effort raisonnable, les frais futurs estimatifs sont constatés à titre de passif dans les états financiers. Les frais qui permettent de prolonger la durée de vie des immobilisations appartenant à la Société ou qui permettent d'en accroître la capacité, la sécurité ou l'efficacité, ou qui sont engagés pour réduire ou empêcher la contamination de l'environnement à l'avenir, peuvent être capitalisés. Les autres frais liés aux mesures environnementales sont passés en charges dès qu'ils sont engagés.

h) Modifications comptables à venir

En janvier 2005, l'Institut Canadien des Comptables Agréés (ICCA) a publié deux nouvelles normes comptables. Ces nouvelles normes entreront en vigueur pour la Société le 1er avril 2007, et seront appliquées prospectivement.

Instruments financiers - comptabilisation et évaluation

Cette norme définit les critères de comptabilisation, de sortie du bilan, d'évaluation et de classification des instruments financiers. La Société classifiera ses actifs et passifs financiers dans les catégories suivantes : détenus à des fins de transaction, détenus jusqu'à leur échéance, ou prêts et créances. La catégorie disponible à la vente ne sera pas utilisée par la Société. Les actifs et les passifs financiers détenus à des fins de transaction seront évalués à leur juste valeur, les actifs et les passifs financiers détenus jusqu'à leur échéance ainsi que les prêts et créances le seront au coût après amortissement.

Résultat étendu

Cette norme exige que certains gains et certaines pertes, qui feraient normalement partie du bénéfice net, soient présentés dans les autres éléments du résultat étendu jusqu'à ce qu'ils puissent être constatés dans le bénéfice net. Par conséquent, la Société devra présenter un nouvel état financier, intitulé résultat étendu, pour comptabiliser de tels montants tant qu'ils ne sont pas réalisés.

Selon ces nouvelles normes, la valeur comptable des actifs et des passifs financiers sera réévaluée en date du 1er avril 2007. L'ajustement de la valeur comptable sera comptabilisé en ajustant les bénéfices non répartis au début de l'exercice.

3 – PLACEMENTS À COURT TERME

La Société investit dans le marché monétaire à court terme. Les placements à court terme sont principalement composés de bons du Trésor du gouvernement du Canada, d'obligations garanties et de certificats de dépôt. Ces placements sont conservés jusqu'à échéance et le taux de rendement des placements à court terme a varié de 3,75 % à 5,16 % pour l'exercice terminé le 31 mars 2007 (2,5 % à 4,4 % en 2006). Les termes à courir sont en moyenne de 162 jours (251 jours en 2006). La juste valeur des placements à court terme se rapproche de la valeur comptable en raison de l'échéance imminente de ces placements.

	2007	2006
	$	$
Bons du Trésor	**10 286 143**	9 999 506
Certificats de dépôt	**2 321 832**	4 307 871
Obligations garanties	**318 996**	318 339
Total	**12 926 971**	14 625 716

4 – AVANCE ET DÛ AU COENTREPRENEUR

L'avance et le dû portent intérêt mensuellement au taux moyen des bons du Trésor d'un an. Le dû au coentrepreneur ne comporte pas de modalités de remboursement. Au 31 mars 2007, leur valeur comptable équivalait à leur juste valeur.

5 – MONTANT À RECEVOIR DU CANADA À COURT ET LONG TERME

Au cours de l'exercice terminé le 31 mars 2005, la filiale Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée a remboursé au Trésor un montant de 2 625 809 $ correspondant au crédit parlementaire qu'elle a encaissé au cours des demandes de crédit parlementaire de 2001 à 2003 et est relié à une retenue de garantie sur contrat qui ne sera payée qu'en octobre 2007.

Au 31 mars 2007, la retenue de garantie au montant de 2 795 966 $ est présentée dans les créditeurs et au moment du paiement de la retenue de garantie prévue en octobre 2007, la filiale fera une demande de fonds au Trésor. Cette demande n'affectera pas les budgets approuvés et les niveaux de référence pour l'exercice 2007-2008.

6 – IMMOBILISATIONS CORPORELLES

	2007			2006
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur comptable	Valeur comptable
	$	$	$	$
Terrains	**4 234 733**	**–**	**4 234 733**	4 234 734
Ponts et routes	**295 514 072**	**141 920 284**	**153 593 788**	155 136 141
Véhicules et matériel	**7 343 227**	**5 126 033**	**2 217 194**	2 267 335
Bâtiments	**5 119 567**	**2 897 943**	**2 221 624**	2 102 907
Améliorations de ponts et des infrastructures	**1 109 142**	**1 047 371**	**61 771**	78 365
Projets en voie de réalisation	**5 005 441**	**–**	**5 005 441**	4 331 672
Obligations environnementales	**1 000 000**	**–**	**1 000 000**	–
Matériel loué en vertu de contrat de location-acquisition	**58 245**	**51 999**	**6 246**	23 579
	319 384 427	**151 043 630**	**168 340 797**	168 174 733

Le coût de l'autoroute Bonaventure, le coût initial du pont Jacques Cartier ainsi que le coût initial de la portion canadienne du pont Sault Ste-Marie, présentés dans la rubrique Ponts et routes, sont complètement amortis.

Les améliorations des ponts et des infrastructures représentent le coût des projets importants de réhabilitation visant à maintenir la fiabilité du chenal nord et du chenal sud du pont international de la voie maritime situé à Cornwall.

7 – OBLIGATION DÉCOULANT D'UN CONTRAT DE LOCATION – ACQUISITION

	2007	2006
	$	$
Obligation découlant d'un contrat de location-acquisition, 4,644 %, remboursable par versements mensuels, échéant en 2009	**19 387**	29 701
Versements exigibles à court terme	**10 866**	10 353
Versements exigibles à long terme	**8 521**	19 348

Paiements minimaux exigibles au cours des deux prochains exercices en vertu d'un contrat de location-acquisition échéant en 2009 et solde de l'obligation découlant de ce contrat de location :

	$
2008	11 514
2009	8 670
	20 184
Intérêts inclus dans les paiements minimaux exigibles	797
Portion en capital des paiements minimaux exigibles	19 387

8 – AIDE EN CAPITAL REPORTÉE

	2007	2006
	$	$
Solde au début de l'exercice	**131 465 556**	128 191 957
Crédit parlementaire pour financer l'acquisition d'immobilisations corporelles amortissables	**3 317 947**	6 901 323
Amortissement	**(4 357 137)**	(3 627 724)
Solde à la fin de l'exercice	**130 426 366**	131 465 556

9 – REVENUS ET DÉPENSES D'EXPLOITATION DU PONT DES MILLE-ÎLES

Ces revenus et ces dépenses représentent la quote-part des résultats d'exploitation de la portion canadienne du pont des Mille-Îles conformément à une entente de gestion entre La Société des ponts fédéraux Limitée et Thousand Islands Bridge Authority.

10 – AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

a) Prestations de retraite

Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, la coentreprise et tous les employés cotisent au Régime de retraite de la fonction publique. Ce régime offre des prestations fondées sur le nombre d'années de service et sur

le salaire moyen de fin de carrière. Les prestations sont pleinement indexées selon la hausse de l'indice des prix à la consommation. La Société des ponts fédéraux Limitée et tous ses employés admissibles participent à un régime à cotisations déterminées. Les cotisations de la Société et des employés à ces régimes au cours de l'exercice sont comme suit :

	2007	2006
Cotisations	**$**	$
Société	**654 400**	614 335
Employés	**264 158**	256 637

b) Indemnités de départ

La Société des ponts fédéraux Limitée, sa filiale, Les Pont Jacques Cartier et Champlain Incorporée, et sa coentreprise versent des indemnités de départ à leurs employés fondées sur les années de service et le salaire en fin d'emploi et, pour la coentreprise, les jours de congé de maladie accumulés. Ce régime étant sans capitalisation, il ne détient aucun actif et présente un déficit égal à l'obligation au titre des indemnités constituées. À la date du bilan, les renseignements utiles à l'égard de ce régime sont les suivants :

	2007	2006
	$	$
Obligation au titre des indemnités constituées au début de l'exercice	**1 405 308**	1 209 859
Coût des services rendus au cours de l'exercice	**443 604**	216 012
Indemnités versées au cours de l'exercice	**(343 654)**	(20 563)
Obligation au titre des indemnités constituées à la fin de l'exercice	**1 505 258**	1 405 308
Tranche à court terme incluse dans les créditeurs	**(259 903)**	(300 785)
Tranche à long terme	**1 245 355**	1 104 523

11 – VARIATION NETTE DES ÉLÉMENTS HORS TRÉSORERIE DU FONDS DE ROULEMENT

	2007	2006
	$	$
Diminution des débiteurs	**412 631**	386 944
Diminution (augmentation) de l'avance au coentrepreneur	**(47 184)**	254 019
Diminution (augmentation) des intérêts courus à recevoir	**24 843**	(78 620)
Diminution des frais payés d'avance	**202 344**	140 413
Augmentation du montant à recevoir du Canada	**(3 674 167)**	(1 902 412)
Augmentation des créditeurs (note 5)	**284 126**	592 582
Augmentation des revenus reportés	**16 576**	67 526
Variation nette	**(2 780 831)**	(539 548)

12 – OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

En plus des opérations entre apparentés déclarées dans les états financiers, la Société est apparentée par voie de propriété commune à tous les ministères, organismes et sociétés d'État relevant du gouvernement canadien. La Société transige avec ces entités dans le cours normal de ses activités. Les opérations sont mesurées à la valeur d'échange, c'est-à-dire à la valeur de la contrepartie établie par les apparentés. Au cours de l'exercice, la Société a recouvré certains coûts totalisant 304 825 $ (299 000 $ en 2006) auprès des apparentés. Au 31 mars 2007, la Société a inscrit des débiteurs de 239 000 $ (233 000 $ en 2006) des apparentés.

13 – ENGAGEMENTS

a) Services de fonctionnement

Le montant minimal à verser en vertu d'une entente conclue pour des services de police s'établit à 3,4 millions de dollars par année. L'entente en cours se termine le 30 juin 2008 et est renouvelable à échéance, à moins d'avis contraire d'une des parties.

b) Fournisseurs

La Société s'est engagée, principalement en vertu de travaux majeurs, d'approvisionnement, de services professionnels et de location, à verser une somme de 11 205 575 $ d'ici 2012. Les paiements minimaux exigibles pour les prochains exercices sont les suivants :

	$
2008	8 793 498
2009	1 482 364
2010	412 932
2011	412 932
2012	103 849

14 – ÉVENTUALITÉS

a) Dans le cours normal des activités, la Société est requérante ou défenderesse ou mise en cause dans des réclamations ou poursuites en justice. La direction estime que ces réclamations ou actions n'auront pas pour résultat d'engager de façon importante la responsabilité financière de la Société. Dans la mesure où l'événement futur risque fort de se produire, et que l'on peut établir une estimation raisonnable de la perte, un passif estimatif est constaté et une charge enregistrée dans les états financiers de la Société.

b) Sur le plan environnemental, la Société a fait un inventaire de toutes ses propriétés dans le but d'évaluer leur état environnemental. Les terrains jugés contaminés feront l'objet d'études additionnelles au cours des prochaines années. Certains terrains pourraient éventuellement nécessiter des mesures de décontamination ou d'atténuation.

Le dossier environnemental prioritaire pour la Société est celui de la filiale, Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée qui détient des terrains situés dans le secteur de l'autoroute Bonaventure à Montréal (secteur du Technoparc). Ces terrains, gérés par la filiale depuis 1978, sont situés sur une partie d'un ancien site d'enfouissement opéré par la Ville de Montréal de 1866 à 1966. Cet ancien site d'enfouissement couvre plusieurs terrains appartenant à différents propriétaires. La filiale a effectué depuis 2003 des investigations et des tests de toxicité des eaux souterraines de ses terrains et des études de faisabilité afin de déterminer les mesures d'atténuation requises. Compte tenu de la complexité du problème, de la présence de plusieurs propriétaires et de l'importance des coûts en jeu, le gouvernement fédéral souhaite trouver une solution globale au problème environnemental de ce site et, dans ce contexte, d'autres études sont présentement à venir. Le coût des mesures d'atténuation à mettre en place ne peut

actuellement faire l'objet d'une estimation précise et l'imputabilité de ces coûts devra être déterminée entre les différents propriétaires concernés. Toutefois, à partir de l'estimation de certains coûts mis de l'avant dans le cadre d'une étude effectuée en 2005 et d'une récente étude effectuée au cours de l'exercice 2006-2007, la Société a évalué un passif estimatif à une somme 1 000 000 $ au 31 mars 2007. La filiale soumettra éventuellement au Conseil du Trésor une demande de financement spécial pour la mise en place de ces mesures d'atténuation, selon la portion des coûts qui devront, le cas échéant, être assumés par la Société.

Compte tenu de ce qui précède, un montant de 1 000 000 $ a été provisionné aux états financiers.

15 - TRAVAUX MAJEURS

Dans le cadre de sa mission, la filiale Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, doit exécuter des travaux majeurs, notamment le remplacement du tablier de la section fédérale du pont Honoré-Mercier qu'elle prévoit exécuter au moyen de deux contrats. Ces travaux de remplacement du tablier sont prévus débuter sur le pont au cours de l'été 2007 et se terminer à l'automne 2009. En juin 2006, le Conseil du Trésor a approuvé un montant de 85 millions de dollars pour la réalisation de ce projet incluant les coûts directs et indirects. Ce montant avait été basé sur une estimation effectuée par un consultant dans le cadre d'une étude de faisabilité. Toutefois, cette estimation devra possiblement être revue à la hausse, l'envergure, les méthodes et les coûts de certains travaux ayant été précisés depuis cette date. Aussi, tout montant additionnel requis, s'il y a lieu, fera l'objet d'une nouvelle demande d'approbation auprès du Conseil du Trésor.

Le projet de remplacement du pont du chenal nord et des améliorations au corridor a reçu l'approbation pour un financement de 75 millions de dollars du Conseil du Trésor en octobre 2006. Ce financement devra couvrir tous les coûts liés a la construction d'un nouveau pont à travée basse, la démolition du pont existant, les améliorations aux routes, le développement du bureau des douanes ainsi que la construction de nouveaux postes de péages et édifices pour l'exploitation. Sujet au dénouement des négociations en cours avec de tierces parties, une entente de principe pourrait être conclue sous peu. Le début des travaux de construction du nouveau pont est prévu pour la fin de l'été 2008, avec les travaux sur l'île de Cornwall de 2009 à 2011. La date prévue pour l'achèvement des travaux est l'automne 2012.

16 - JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS

La valeur aux livres des placements à court terme, des débiteurs, de l'avance au coentrepreneur, des intérêts courus à recevoir, du montant à recevoir du Canada, des créditeurs et de la tranche à court terme de l'obligation découlant du contrat de location-acquisition se rapproche de leur juste valeur, car leur échéance respective est à court terme.

La juste valeur de la tranche à long terme de l'obligation découlant du contrat de location-acquisition et du montant dû au coentrepreneur ne diffère pas de façon importante de leur valeur aux livres.

À moins qu'il soit noté autrement, selon l'opinion de la direction, la Société n'est pas exposée à des risques d'intérêt, de devise ou de crédit significatifs découlant de ces instruments financiers.

17 – OBLIGATIONS LIÉES À LA MISE HORS SERVICE D'IMMOBILISATIONS

a) Un permis a été octroyé à la filiale Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée pour placer, maintenir et utiliser un câble pour signaux de télévision en circuit fermé sur des terrains qui ne lui appartiennent pas. Ce permis, dont le terme est « durant plaisir » contient une clause de résiliation en vertu de laquelle le propriétaire ou la filiale peut résilier le permis en tout temps en donnant un avis écrit à l'autre partie. Lors de l'annulation, le permis prévoit que la filiale devra enlever immédiatement ses installations à ses frais, des terrains et lieux du propriétaire. À défaut de quoi, le propriétaire l'enlèvera et remettra l'emplacement en bon état, aux frais de la filiale, ou au choix du propriétaire, celui-ci le conservera sans compensation. Ni le propriétaire des terrains, ni la filiale n'ont manifesté l'intention de résilier le permis. Comme la date de résiliation éventuelle du permis demeure indéterminée, aucune juste valeur ne peut être estimée. Conséquemment, aucun passif lié à la mise hors service de cette immobilisation n'a été constaté au bilan au 31 mars 2007.

b) La filiale, Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, détient certaines structures érigées sur des terrains qui ne sont pas sa propriété mais dont le propriétaire en a transféré la gestion et l'administration au gouvernement du Canada. Les documents juridiques de transfert prévoient que, advenant un changement d'utilisation de ces structures par rapport à l'utilisation qui en était faite au moment du transfert, le propriétaire reprendra le contrôle des terrains, et ce, sans aucune indemnité pour les structures construites, à condition qu'elles soient dans un état satisfaisant à la convenance du propriétaire. La filiale n'a présentement aucune intention de modifier l'utilisation actuelle de ces structures. Par conséquent, aucun passif lié à la mise hors service de ces immobilisations n'a été constaté dans les états financiers.

18 – CHIFFRES CORRESPONDANTS

Certains chiffres de 2006 ont été reclassés de façon à être conformes à la présentation du présent exercice.

BUREAUX CORPORATIFS

La Société des ponts fédéraux Limitée

55, rue Metcalfe, bureau 1210
Ottawa (Ontario) K1P 6L5
Téléphone : 613-993-6880
Télécopieur : 613-993-6945
www.pontsfederaux.ca
info@pontsfederaux.ca

La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée

Case postale 836
Cornwall (Ontario) K6H 5T7
Téléphone : 613-932-5113
Télécopieur : 613-932-9086
www.cpivm.ca
hsaaltink@sibc.ca

The St. Mary's River Bridge Company

P.O. Box 580
Sault Ste. Marie, Ontario P6A 5N1
Telephone : 705-759-5400
Fax : 705-759-5405

Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée

1111, rue Saint-Charles Ouest
Tour ouest, bureau 600
Longueuil (Québec) J4K 5G7
Téléphone : 450-651-8771
Télécopieur : 450-677-6912
www.jccbi.ca
info@jccbi.ca

The Thousand Islands Bridge Authority

Case postale 10
Lansdowne (Ontario) K0E 1L0
Téléphone : 315-482-2501
Télécopieur : 315-482-5925
www.tibridge.com